

Notice of readiness ja tankkerisertepartiat

Mikko Tapio Laajarinne

Examensarbete för Sjökapten (YH)-examen

Utbildning i sjöfart

Åbo 2014



OPINNÄYTETYÖ

Tekijä: Mikko Tapio Laajarinne

Koulutusohjelma ja paikkakunta: Utbildning i sjöfart, Turku

Suuntautumisvaihtoehto/Syventävät opinnot: Sjökapten YH

Ohjaajat: Petteri Niittymäki

Nimike: Notice of readiness ja tankkerisertepartiat

Päivämäärä 28.11.2014 Sivumäärä 34 Liitteet 1

Tiivistelmä

Työ käsittelee notice of readineksen lähettämiseen ja makuuajan alkamiseen liittyviä vaatimuksia. Notice of readiness on aluksen ilmoitus valmiudesta lastata tai purkaa lastaus- tai purkaussatamassa. Notice of readiness aloittaa usein makuuajan eli laytimen ja on tästä syystä keskeinen instrumentti demurragen laskennalle. Täten notice of readiness on keskeinen dokumentti koko varustamotaloudelle erityisesti matkarahtauksen näkökulmasta. Tutkimuksen näkökulma painottuu tankkerisertepartioihin ja öljyteollisuuteen. Työssä käsitellään kysymyksiä milloin ja miten pätevän (validin) notice of readineksen voi antaa. Notice of readinekseen liittyvä tietous on keskeinen osa rahtaajien ja alusten päällikköjen ammattitaitoa. Rahtaajien on myös syytä hallita notice of readikseen liittyviä sopimusoikeudellisia riskinhallintatekniikoita. Notice of readineksen oikea-aikainen antaminen ei ole aina yksinkertaista ja tästä syystä on suositeltavaa antaa notice of readiness uudestaan tai useita kertoja epäselvyyden vallitessa. Notice of readinekseen liittyvä englantilainen lainsäädäntö on yhä tulkinnanvaraista. Lainsäätäjän tulisi omalta osaltaan yksinkertaistaa ja nykyaikaistaa tämän arkipäiväisen dokumentin tulkintaa.

Kieli: Suomi

Avainsanat: notice of readiness, laytime, demurrage, tankkerisertepartiat

Opinnäytetyö on saatavilla joko ammattikorkeakoulujen verkkokirjastossa Theseus.fi tai kirjastossa

EXAMENSARBETE

Författare: Mikko Tapio Laajarinne

Utbildningsprogram och ort: Utbildning i sjöfart, Åbo

Inriktningsalternativ/Fördjupning: Sjökapten YH

Handledare: Petteri Niittymäki

Titel: Notice of readiness ja tankkerisertepartiat

Datum 28.11.2014 Sidantal 34 Bilagor 1

Abstrakt

Det här examensarbetet behandlar om hur och när en notice of readiness ska lämnas och när liggetiden börjar. En notice of readiness avges till befraktaren så snart fartyget är klart för att börja lastningen eller lossningen. Liggetiden börjar ofta löpa med hjälp av en notice of readiness. Därför är notice of readiness också ett viktigt instrument och dokument för att räkna demurrage. Om det är frågan om spot marknad är notice of readiness också ett viktigt dokument för hela sjöfartsekonomin. Arbetets perspektiv fokuserar sig på tankercertepartier och oljeindustrin. Kunskap om notice of readiness är en viktig del av både kaptenens och befraktarens yrkeskunnande. För befraktare är det också viktigt att veta den engelska rättens riskhanteringsmetoder för notice of readiness. Det är inte alltid enkelt att tolka när en valid notice of readiness får lämnas och därför rekommenderas det att notice of readiness ska lämnas igen eller flera gånger om det finns tvetydigheter. Den engelska rätten som behandlar om notice of readiness är ännu tvetydig och därför borde lagstiftaren för sin del förenkla och modernisera lagstiftningen.

Språk: Finska
tankercertepartier

Nyckelord: notice of readiness, laytime, demurrage,

Examensarbetet finns tillgängligt antingen i webbiblioteket Theseus.fi eller i biblioteket

BACHELOR'S THESIS

Author: Mikko Tapio Laajarinne

Degree Programme: Degree Programme in Maritime Studies, Turku

Specialization: Bachelor of Marine Technology

Supervisors: Petteri Niittymäki

Title: Notice of Readiness and Tanker Charter Parties

Date 28.11.2014 Number of pages 34

Appendices 1

Summary

This bachelor's thesis deals with questions about legal requirements which define how a notice of readiness shall be tendered and when laytime commences. A notice of readiness is tendered to the charterers when the vessel is ready to commence loading or discharging. As tendering of notice of readiness usually starts also laytime counting, notice of readiness is an important instrument for counting of demurrage as well. Therefore and especially in spot charter market notice of readiness is an important document for the whole maritime economy. This bachelor's thesis concentrates on tanker charter parties and the oil industry. In this study questions about when and how a valid notice of readiness may be tendered will be dealt with. Knowledge of notice of readiness is an important part of masters and charterers professional skill. For charterers it is also important to know the relevant risk mitigation methods of the English law. It is not always easy to judge whether a valid notice of readiness may be tendered and therefore, when in doubt, a notice of readiness should be given again or several times. The English law regulating notice of readiness is still ambiguous and therefore the law makers should also modernize and simplify the rules concerning notice of readiness.

Language: Finnish

Key words: notice of readiness, laytime, demurrage, tanker charter parties

The examination work is available either at the electronic library Theseus.fi or in the library

Sisällysluettelo

1. Johdanto.....	1
1.1 Tutkielman tavoite	3
1.2 Kysymyksenasettelu	4
1.3 Tutkielman rajaus	5
2. Käsitteistöä	5
2.1 Rahtaussopimuksista.....	5
2.2 Demurrage	6
2.3 Despatch.....	6
2.4 Laytime	7
2.5 Laycan.....	7
2.6 Court of Appeal	7
2.7 High Court	8
2.8 House of Lords.....	8
3. Milloin ja miten NOR tulee antaa.....	8
4. Saapunut alus (Arrived Ship)	12
4.1 Berthcharter	13
4.2 Port Charter.....	14
5. Fyysinen Valmius (Physical Readiness)	18
6. Oikeudellinen valmius (legal readiness).....	19
7. Invalid Notice	20
7.1 Notice of Readineksen hyväksyntä.....	21
7.2 Waiver ja Estoppel.....	21
8. NOR:in lähettäminen liikkeessä - tankkerisertepartiat ja kauppatapa.....	23
9. Ehdotus NOR ohjeistukseksi dokumenttiin Guidelines to Masters.	27
10. Case-study: Suuren demurragevaateen ja NOR:in	28
10.1 Tapauksen tausta ja vallitseva oikeustositseikasto	28
10.2 Demurragevaade ja siihen liittyvät Oil Majorin väitteet.....	29
10.3 Oil Majorin viittaamat oikeustapaukset sekä sopimuslausekkeet.....	29
10.4 Soveltuuko Mexico I kyseessä olevaan tapaukseen ja oliko ensimmäinen NOR validi?.....	30

10.5 Oliko vaade time barissa, mikäli toista NOR:ia ei lähetetty Oil Majorille time bar- rajan sisällä	32
11. Johtopäätökset	33
Lähteet	35
Notice of readineksen antaminen.....	Liite 1

1. Johdanto

Alus lähettää notice of readiness (NOR) ilmoittaakseen rahtaaajalle ja tämän nimeämille osapuolille, että alus on kaikin puolin valmis lastaamaan tai purkamaan asianomaisessa satamassa. NOR:in yleinen ja perinteinen tarkoitus kauppamerenkulussa on tiedottaa aluksen rahtaaajia aluksen valmiudesta, jotta rahtaaajat voivat vastaavasti valmistaa lastin siirrettäväksi alukseen tai valmistautua vastaanottamaan aluksesta purettavan lastin hyvissä ajoin ja taloudellisesti (Tiberg H. 1971, s.205).

Yleisinä edellytyksinä NOR:in antamiselle ovat seuraavat:

- Aluksen tulee olla saapunut (arrived)
- Aluksen tulee olla sekä fyysisesti että oikeudellisesti valmis (ASDEM 2008, s.4-5)

Notice of Readiness määrittää usein makuuajan alkamisen (laytime) ja tästä syystä kyseinen dokumentti ja sen lähettämisaika ovat erittäin keskeisiä mahdollisen yliajan (demurrage) laskemisessa. Keskeisiin käsitteisiin kuten laytime ja demurrage palaan seuraavassa luvussa, jossa käsittelen lyhyesti työn kannalta keskeistä käsitteistöä.

Makuuajan laskemisen lisäksi NOR:illa on usein merkitystä öljykaupan hinnanmäärittelyssä. Öljykauppasopimuksissa ja toimitusehdoissa on usein sidottu hinnanmäärittelyajankohta NOR:in antohetkeen (ASDEM 2008, s.4). Käytännössä olen törmännyt asiaan siten, että rahtaaajat ovat tietyissä tilanteissa erityisesti kieltäneet antamasta NOR:ia muille osapuolille kuin itselleen ennen kuin rahtaaajat antavat tähän erikseen suostumuksensa. Tällöin alus on antanut kaksi eri NOR:ia. Ensimmäinen on annettu laytime laskentaa varten ja jälkimmäinen myytävän öljyn hinnoittelua varten.

Työ kirjoitetaan suomeksi, koska se on työn tilaajan alusten työskentelykieli. Työssä käytetään kuitenkin runsaasti englanninkielistä ammatillista käsitteistöä. Tähän on kaksi syytä. Ensinnäkin shipping-alan ammattilaiset käyttävät ympäri maailman englanninkielistä ammattislangia äidinkielestään riippumatta. Esimerkiksi suomalaiset rahtaaajat ja kaupalliset operaattorit tuntevat hyvin sanan demurrage, joka puhuttaessa usein lyhentyy demuksi, mutta höristäisivät hetkeksi korviaan, jos kollega puhuisi yliajasta. Lisäksi englanninkielisten käsitteiden viljely on perusteltavissa juridisilla syillä. Rahtausopimukseen sovelletaan lähes poikkeuksetta englannin oikeutta. Joskus sovellettavaksi oikeudeksi saatetaan määrätä myös Yhdysvaltojen oikeus. Vastaavasti sopimus määrää usein toimivaltaiseksi tuomioistuimeksi englantilaisen tuomioistuimen tai

sopimuksessa on välityslauseke, joka määrää käytännössä välimieheksi englantilaiset välimiehet. Tarkoitus ei ole esittää, että rahtausopimukseen sovellettaisiin aina anglosaksista oikeutta vaan kyseessä on pääsääntö.

Shippingin ja rahtausopimusten käsitteistöön sisältyy vastaavasti usein anglosaksisen oikeuden määrittämiä juridisia merkityksiä. Jotkut termit voivat olla myös niin sanottuja juridisia termejä, joiden tulkinta perustuu pikemminkin niiden oikeudelliseen kuin yleiskieliseen merkitykseen. Osa lainatuista englannin kielisistä juridista teksteistä on jätetty tarkoituksella kääntämättä. Englannin oikeudessa termit sisältävät usein juridisia merkityksiä, joista edes paikalliset lakimiehet eivät ole usein tietoisia. Virheiden välttämiseksi puhtaasti juridisten lähteiden siteeraukset on kirjoitettu sellaisenaan, siten kuin ne esiintyvät lähdekirjallisuudessa. Tämä on yleinen tapa myös englannin oikeutta käsittelevässä lähdekirjallisuudessa, jossa kirjoittaja näkevät tarpeelliseksi esittää lukijoille toisten ilmaisuja juuri siten, kuin ne on alun perin ilmaistu.

Oikeustapauksiin viitataan tässä työssä lainausmerkkejä käyttäen lähdekirjallisuudesta omaksuttua tapaa. Esimerkiksi ”Happy Day” viittaa Happy Day nimisen laivan oikeustapaukseen.

Tämän työn motivaation taustalla on ensinnäkin demurragen keskeinen merkitys varustamojen taloudelle. Tämä korostuu erityisesti laivanomistajilla, jotka toimivat matkarahtaus eli trampsimarkkinoilla (spot market). Olen henkilökohtaisesti työskennellyt alan vaade- ja sopimusalan ammattilaisena ja suurimmat käsittelemäni demurrage-vaateet ovat olleet puolen miljoonan dollarin luokkaa. Pienikin muodollinen virhe esimerkiksi Notice of Readineksen lähettämisessä saattaa kyseenalaistaa vaateen perusteet. Tiedän, että alalla toimivat demurrage-ammattilaiset myös käytännössä vetoavat melko muodollisilta vaikuttaviin seikkoihin säästääkseen työnantajansa varoja.

Tätä työtä kirjoitettaessa suuri osa maailman varustamoista on kilpaillut jo vuosia markkinoilla, joilla on runsaasti ylikapasiteettia. Tästä syystä myös varustamojen taloudellinen tilanne on usein heikko tai jopa kriittinen. Varustamoilla ei siis ole varaa minkäänlaiseen taloudelliseen huolimattomuuteen. Taloudellisen huolellisuuden tulisi toki olla korkea suhdanteesta riippumatta.

Lisäksi työssäni merellä ja rahtausoperaattorina olen myös usein havainnut, että alusten päälliköiden ymmärrys aiheesta saattaa olla varsin pintapuolinen. Tämä ei ole sinänsä hämmästyttävää, sillä alusten päälliköt ovat harvoin juristeja ja monet notice of

readinekseen liittyvät seikat saattavat olla tulkinnanvaraisia myös alan juristeille. Jopa alan tunnetuimmat asiantuntijat saattavat olla eri mieltä tiettyjen asiaan liittyvien seikkojen tulkinnasta. Eräs tapaaamani tanskalainen merijuristi kuvasikin notice of readinestä sanoin: It is an extremely difficult concept.

Notice of readineksen oikeudellisen tulkinnan ja taloudellisen merkityksen tunteminen on alusten päälliköiden lisäksi keskeinen osa ammattitaitoa rahtaajille, jotka neuvottelevat rahtaussopimukset, rahtausoperaattoreille jotka usein konsultoivat päälliköitä rahtaussopimuksen tulkintaan sekä notice of readinekseen liittyvistä kysymyksistä sekä vaadeasiantuntijoille, kuten demurrage neuvottelijoille. Koska Notice of Readinekseen liittyvät tulkintaerimielisyydet päätyvät riita-asoina rahtaussopimuksen mukaisesti lähtökohtaisesti joko tuomioistuinten tai välimiesten ratkaistavaksi, tulisi Notice of Readinestä ja rahtaussopimuksia koskevan lain olla myös alan lakimiesten, välimiesten ja tuomarien hallinnassa (Williams H. 2001, s.28).

1.1 Tutkielman tavoite

Tämän työn tavoitteena on kuvata keskeisimmät common law:n vaatimukset sekä yleisimpien tankkerisertepartioiden asettamat vaatimukset notice of readineksen lähettämiseksi. Tätä kautta on tarkoitus löytää myös notice of readineksen lähettämiseen sekä rahtaussopimuksen tekemiseen liittyviä käytännönläheisiä suosituksia ja ohjeita.

Aihetta on aiemmin tutkittu runsaasti, sillä notice of readiness ja siihen liittyvät oikeudelliset käsitteet ovat olleet jo pitkään tunnettuja kauppamerenkulussa. Tämä työ pohjautuukin pääosin alan tunnettuun kirjallisuuteen. Kirjallisuudesta on syytä erikseen mainita Schofield ja Davies, jotka kuuluvat alan tunnetuimpiin asiantuntijoihin, ja ovat siksi myös tässä työssä useimmin siteerattuja lähteitä. Koska itse työskentelen alalla, olen viitannut myös keskusteluun Martti Heikinheimon kanssa. Martti Heikiheimo on työskennellyt yli 20 vuotta demurragen ja merenkulun vaateiden parissa ja pidän häntä Suomen parhaimpiin kuuluvana asiantuntijana. Vastaavasti olen viitannut myös keskusteluihin Glen Wintersin kanssa. Glen Winters kuuluu tunnetusti ja tunnustetusti Englannin merijuristien kirkkikaartiin.

Työ jakaantuu analyyttisen osan ja praktisen osan välillä siten, että analyyttis-teoreettinen osa, joka on luokiteltavissa kirjallisuusanalyysiksi, toimii pohjana

käytännölliselle osalle, joka seuraa lopuksi kirjallisuusanalyysiä. Käytännöllisen työn aiheena on luoda ehdotus NOR:ia koskevaksi ohjeistukseksi Neste Shipping Oy:n aikarahdatulle laivastolle. NOR:ia koskeva ohjeistus sisältyisi dokumenttiin Guidance to Masters, joka on yhtiön pysyväisluonteinen ohjeistus aikarahduttujen alusten päälliköille. Tähän liittyen olen tehnyt myös liitteeksi yksinkertaistetun kaavion keskeisimmistä huomioonotettavista seikoista. Lisäksi käytännölliseen työhön sisältyy case-study todellisesta työelämästä. Tapauksen oikeustositseikasto ja analogia on identtinen oikean tapauksen kanssa, mutta nimet ja päivämäärät on häivytetty tai muutettu luottamuksellisista syistä.

Ohjeistuksen merkitys on nykyisin korostunut, sillä yhtiö on ulkoistanut varustamoliiketoimintansa. Ohjeistuksen on tarkoitus olla käytännönläheinen aliarvioimatta päälliköiden ammattitaitoa. Vastaavasti sen tulee soveltuvan mittainen ja selkeä. Liian pitkä ja syvälinen ohjeistus ei palvelisi lopulta käytännönläheistä työtä, jossa päälliköt jo nyt kamppailevat paisuvan byrokratian, ohjeistuksen ja vaatimusten kanssa.

1.2 Kysymyksenasettelu

Työ pyrkii lähtökohtaisesti vastaamaan kysymykseen ”miten ja milloin NOR on lähetettävä?”. Praktisen osion kysymyksenasettelu pohjautuu vastapuolen väitteisiin, jotka muodostavat kysymykset:

- Soveltuuko ”Mexico I” tapaukseen vastapuolen esittämällä tavalla?
- Oliko vaade saatedokumentteineen lähetetty liian myöhää, kuten vastapuoli esittää?

Kysymyksenasettelu käy ilmi ilmi myös työn etemisestä joka on on kuvattu seuraavasti. Seuraavassa luvussa käsittelen lyhyesti aiheeseen liittyvää käsitteistöä, joka toimii pohjana seuraaville luvuille. Kolmannessa luvussa kuvataan ja selvitetään notice of readineksen ajoitukseen liittyviä kysymyksiä ja teknisluonteisia vaatimuksia. Neljännen luvun aiheena on aluksen saapuminen notice of readineksen lähettämisen edellytyksenä, mitä tarkoittaa saapuminen juridisessa mielessä notice of readineksen kannalta. Viidennessä ja kuudennessa luvussa selvitetään fyysisen ja oikeudellisen valmiuden vaatimuksia Notice of readineksen lähettämiseksi. Seitsemännessä luvussa luvussa pohditaan, voiko pätevän NOR:in lähettää aluksen ollessa liikkeessä, kuten alukset usein tekevät. Aiheita käsitellään sekä common lawn että yleisimpien tankkerisertepartioiden NOR:ille asettamien vaatimusten näkökulmasta. Kahdeksannessa luvussa aiheena on pätemätön notice of

readiness (invalid notice). Yhdeksännen luvun aiheena on ehdotus NOR-ohjeesta dokumenttiin Guidelines to Masters. Kymmenennessä luvussa seuraavat johtopäätökset.

1.3 Tutkielman raja

Tutkielma rajautuu notice of readinessin yleisimpiin vaatimuksiin taustanaan tunnetun oikeudellisen kirjallisuuden tuntemaan jaottelun. Tutkielma on pyritty rajaamaan siten, että sen tuottama tieto on relevanttia öljyteollisuudelle sekä tankkerivarustamoille.

2. Käsitteistöä

Tässä luvussa käsitellään keskeisiä käsitteitä, jotka ovat tärkeitä työ ymmärtämiselle. Luvussa NOR:in demurragen ja laytimen kannalta olennaisiin käsitteisiin, jotka ovat pääosin oikeudellisia tai sopimusoikeudellisia.

2.1 Rahtausopimuksista

Rahtausopimukset voidaan jakaa kolmeen pääkategoriaan: bareboat eli demise-rahtauksiin, aikarahtausopimukseen (time charter) ja matkarahtausopimukseen (voyage charter). Bareboat- ja aikarahtausopimuksissa laivanomistajalle maksettavan korvauksen perusteena on aika, eikä sopimuksen perusteella makseta erillistä korvausta matkasta tai siitä aiheutuvista viiveistä. Tästä syystä demurrage ja NOR eivät ole keskeisiä käsitteitä bareboat- ja aikarahtausopimusten kannalta. Aikarahtausopimuksissa laivanomistaja on kuitenkin vastuussa aluksen miehityksestä ja päivittäiseen operointiin liittyvistä kustannuksista, jotka eivät liity itse matkaan. Koska aikarahdatun laivan omistaja on vastuussa laivan miehityksestä ja sen ammattitaidosta, ei NOR:iin liittyvä osaaminen ole merkityksellistä myöskään aikarahtaukseen keskittyneelle varustamolle. Tiedän työkokemukseni perusteella, että NOR:in huolimattomasta lähettämisestä aiheutuneet vahingot saattavat päätyä aikarahdattujen laivojen omistajien korvaamiksi.

NOR:ia käsitellään kuitenkin pääsääntöisesti ainoastaan matkarahtausopimuksissa. Matkarahtausopimukseen kuuluvat myös kategoriat consecutive voyage charters, joissa

usempi matka suoritetaan peräjälkeen sekä intermittent voyage charters, joissa useampi matka suoritetaan epäsäännöllisin väliajoin. Lisäksi on syytä mainita contract of affreightment (COA), jossa sovitaan tietyn tonniston käytöstä, mutta käytettävä laiva nominoidaan myöhemmin (Cooke J. & al. 2007 s.3). Näillä eri kategorioilla on tietyissä tapauksissa merkitystä NOR:in lähettämiselle ja siten myös laytimen alkamiselle.

2.2 Demurrage

Kaupan luonteen vuoksi matkarahtaus sopimuksissa on käytännössä aina demurragea käsitteleviä klausuuleja. Demurrage voidaan yleisesti määritellä sopimuksen tai lain määräämäksi korvaukseksi siitä, että alusta käytetään lastaukseen, purkaukseen tai tiettyihin lastaukseen tai purkaukseen liittyviin toimintoihin tarpeelliseksi katsottua aikaa pidempään (Tiberg H. 1971, s. 2).

Rahtaus sopimukseen perustuva demurrage voidaan määritellä myös sopimussakoksi (Edkins M. Dunkley R. 1998, s.7). Itse sana demurrage viittaa alkuperältään aikaan ja sitä saatetaan käyttää myös yhteyksissä, joissa laki tai sopimus eivät määrää demurragea korvauksena tai sopimussakkona (Tiberg H. 1971, s.3). Demurrage pohjautuu ranskalaiseen verbiin demeurer, joka voidaan kääntää sanaksi viipyä (Edkins M., Dunkley R. 1998, s.7).

Demurragen tarkoituksena on lopulta kattaa ylimääräisestä tai sovitun ylittävästä viiveestä varustamolle aiheutuneet päivittäiset kustannukset sekä menetetty voitto. Demurragen voidaan ajatella suojaavan varustamoita myös kaupallisilta riskeiltä, jotka johtuvat siitä, että viive saattaa johtaa myös tulevien rahtien menetykseen.

2.3 Despatch

Joskus rahtaus sopimuksista löytyy ehtoja, joissa määrätään, että rahtaa jaa tulee palkita joutuisuudesta. Tässä tapauksessa aluksen lastaukseen tai purkaukseen kulunut aika on ollut sopimuksessa määrättyä makuu-aikaa (laytime) lyhyempi, ja despatch korvataan yleensä suhteessa säästettyyn aikaan eli käytetyn ajan ja laytimen erotukseen (Schofield J. 2005, s.70). Despatch voidaan määritellä laytimen vastakohtaksi. Ajasta maksettava hinta on Despatchin kohdalla usein puolet Demurragesta (Schofield J. 2005, s.3).

2.4 Laytime

Laytime eli makuu aika on aika joka sallitaan käytettäväksi aluksen purkaukseen ja lastaukseen (Edkins M., Dunkley R. 1998, s.5). Laytime on oletettavasti lyhentynyt sanoista lying alongside time (Schofield J. 2005, s.3) Englannin laki määrää seuraavat kolme yleistä vaatimusta, joiden tulee täytyä ennen makuuajan alkamista.

1. Aluksen tulee olla saapunut (arrived) sovittuun määränpäähän.
2. Aluksen tulee olla valmis purkausta tai lastausta varten
3. Notice of Readiness tulee olla lähetetty (tendered) rahtaajille tai rahtaajien agenteille ja määrätyn ajan tulee olla kulunut NOR:in lähettämisestä. (Davies D. 2006, s.1)

Kahden ensimmäisen vaatimuksen tulee myös olla täytynyt ennen kuin validi NOR voidaan lähettää. Useimmat tankkerirahtaus sopimukset edellyttävät lisäksi, että kuusi tuntia on kulunut NOR:in lähettämisestä, tai että alus on laituroinut ennen kuin laytimen laskenta voi alkaa (Schofield J. 2005, s.70). Myös lastitoimintojen aloittaminen on yleinen peruste laytimen alkamiselle.

2.5 Laycan

Laycan on aika varhaisimman ja myöhäisimmän ajankohdan, jolloin alus voi rahtaus sopimuksen mukaan aloittaa lastauksen, välillä. Konsepti on erittäin keskeinen, sillä rahtaajalla on usein oikeus purkaa sopimus, ellei alus ole saapunut ja lähettänyt NOR:ia ennen viimeistä sallittua ajankohtaa. Rahtaus sopimuksessa on usein erikseen nimetty Canceling Date. Jollei alus anna NOR:ia ennen Cancelin Daten yhteydessä määrättyä ajankohtaa, voi rahtaaja purkaa sopimuksen (Cooke J. & al. 2007, s. 794-795)

2.6 Court of Appeal

Court of Appeal on alemman asteen muutoksenhakutuomioistuimien, joka jakautuu kahteen jaostoon, jotka ovat rikosoikeusjaosto (Criminal Division) ja siviilioikeusjaosto (Civil Division).

Siviilioikeusjaosto, jonka puheenjohtajana toimii Master of the Rolls, käsittelee lähinnä High Courtin ja County Courtien tuomioihin haettuja muutoksia. Tuomareilla on valtuudet antaa mikä tahansa sellainen määräys, joka alemman tuomioistuimen olisi heidän mielestään pitänyt antaa. Joissakin tapauksissa asialle määrätään uudelleen käsittely (EU).

2.7 High Court

High Court on ylemmän oikeusasteen tuomioistuin joka sijaitsee Lontoossa High Court voi periaatteessa käsitellä lähes mitä tahansa siviilikannetta, mutta käytännössä se keskittyy pääasiassa laajempiin tai monitahoisempiin oikeustapauksiin (EU).

2.8 House of Lords

House of Lords toimii paitsi parlamentin ylähuoneena myös Yhdistyneen Kuningaskunnan ylimpänä muutoksenhakutuomioistuimenä sekä rikos- että siviiliasioissa kaikkialla muualla paitsi Skotlannissa, jossa ei rikosasioissa voida enää hakea muutosta House of Lordsista. Luvan hakea muutosta House of Lordsista myöntää Court of Appeal tai House of Lordsin muutoksenhakuvaliokunta, ja lupa myönnetään yleensä vain silloin, jos valitus rajoittuu oikeuskysymykseen, jolla on yleistä merkitystä lainkäytön kannalta (EU).

3. Milloin ja miten NOR tulee antaa

Tässä luvussa käsitellään NOR:in antamisen ajallisia ja teknisluonteisia edellytyksiä. Seuraavassa luvussa näkökulma on maantieteellinen.

Charterparty Laytime Provisions 1980 ja Voylayrules 1993, antavat yleisellä tasolla hyödyllisen määritelmän NOR:ille, vaikka niitä harvoin käytetään tankkerirahtauksissa:

”NOTICE OF READINESS” (NOR) Shall mean notice to the charterer, shipper, receiver or other person required by the charterparty that the vessel has arrived at the port or berth as the case may be and is ready to load or discharge”

Englannin common lawn mukaan NOR tulee ainoastaan antaa lastaussatamassa (Edkins M., Dunkley R., 1998, s.5).

Laivoilla on yleensä vakioimuotoiset NOR-formit. NOR:in tulee yleisesti sisältää seuraavat ilmoitukset

- Alus on saapunut määränpäähän joka on satamassa oleva laituri tai sataman alueella oleva odotusalue
- Alus on kyseisessä paikassa ja NOR:n antamishetkellä kaikin puolin valmis lastaamaan tai purkamaan (Clark D. 2011, s.17)

Pääsääntöisesti tankkerirahtausopimukset edellyttävät kuitenkin NOR:in antamista myös purkaussatamassa. Rahtausopimusten lisäksi myös rahtaaajan antamat matkaohjeet sisältävät usein NOR:ia koskevia ohjeita, jotka saattavat olla ristiriidassa tai poiketa rahtausopimuksen klausuuleista. Näitä ohjeita on kuitenkin lähtökohtaisesti noudatettava. Ristiriidat saattavat nimittäin johtua rahtaaajan sopiman kauppasopimuksen NOR:ia koskevista ehdoista. Rahtausopimuksen mukaisesti pätevä NOR saattaa olla kauppasopimuksen mukaan pätemätön. (Edkins M. Dunkley R. 1998, s.9). Mikäli matkaohjeissa olevia rahtausopimuksessa olevia neuvoja ei noudateta, saattaa tästä seurata rahtaaajalle taloudellisia vahinkoja ja rahtaaajalla on mahdollisesti oikeus vaatia laivanomistajaa korvaamaan ne.

Rahtausopimus on toki ensisijainen tulkittaessa laivanomistajan ja rahtaaajan välistä suhdetta, eikä rahtaaajalla ole lähtökohtaisesti oikeutta heikentää esimerkiksi matkaohjein rahtausopimuksen määrittämää taloudellista tasapainoa laivanomistajan vahingoksi. Mikäli matkaohjeissa ohjeistetaan esimerkiksi lähettämään NOR määrätyille tahoille myöhemmin, kuin se olisi mahdollista lähettää noudattamalla rahtausopimusta, voidaan ristiriita sopia esimerkiksi siten, että alus lähettää ensin rahtausopimuksen mukaisesti NOR:in ainoastaan rahtaaajalle ja tämän nimeämille edustajille ja myöhemmin NOR lähetetään matkaohjeiden mukaisesti matkaohjeissa ilmoitetuille tahoille, jotka saattavat sisältää myös rahtaaajan kauppasopimuskumppanit. On syytä sopia vastaavista järjestelyistä kirjallisesti rahtaaajan kanssa mahdollisten epäselvyyksien välttämiseksi.

Kauppasopimukset sisältävät myös NOR:ia käsitteleviä ehtoja. Usein nämä ehdot eivät välity rahtausoperaattoreiden tai alusten päälliköiden tietoon, mikäli tradingoperaattorit eivät ole niihin riittävän tarkasti tutustuneet ja välittäneet niitä esimerkiksi matkaohjeiden muodossa rahtausoperaattorille. Laivaomistajia sitovat tietysti lähtökohtaisesti vain

rahtaussopimukset ja matkaohjeet. Tilanne ei aina ole optimaalinen esimerkiksi silloin, kun varustamo ja öljy-yhtiö kuuluvat samaan konserniin. Seuraava esimerkki kuvastaa kaupallisia riskejä tapauksessa, jossa kauppasopimuksen ehtoja ei ole välitetty oikealla tavalla matkaohjeisiin. Repsolin vakiotermeihin vuodelta 2002 sisältyy seuraava CIF toimituksen osalasteja koskeva klausuuli:

“If the nominated vessel is to discharge oil purchased by the Buyer from the Seller in addition to other cargoes at the same discharge port, but in different berths, then in addition to other cargoes at the same discharge port, but in different berths, then in addition to...time allowed for discharging shall count: ...b) if the Buyer's terminal not be the first terminal or berth for which the vessel commences to discharge, when the vessel tenders NOR for the Buyer's parcel and is clear from the previous berth..”(Repsol 2002, s. 34)

Olen tarkastanut puhelimitse klausuulin tulkinnan Glen Winteristä. Klausuulia tulkittaisiin todennäköisesti siten, että aluksen tulee antaa toinen NOR silloin ja vasta silloin, kun se on irroittautunut edellisestä laiturista (Winter G. 2014). Uskallan sanoa, että harva harva alus antaa vastaavissa tilanteissa NOR:in vasta irroittamisen jälkeen. Tällöin osalastin ostaja välttyy helposti koko demurragevastuulta, riippumatta odotusajan pituudesta.

Rahtaussopimuksessa määritellyt ehtoja on luonnollisesti noudatettava mahdollisimman tarkasti, mutta monet Englannin oikeuden tuntemat oikeusperiaatteet, kuten de minimis, ja waiverit tai estoppelit saattavat mahdollistaa tiukkaa sanamuotoa laajemman tulkinnan (Davies D. 2006, s244). Englannin oikeuden muodollisuuksia koskeva tulkinta on myös melko vapaamielistä. Esimerkiksi ilmaisu in writing tulkitaan nykyisin laajasti, mikäli mahdollista (Williams H., 2001, s.29). Waivereilla ja estoppeleilla tarkoitetaan oikeusperiaatteita, jotka estävät sopimusosapuolta tietyissä tilanteissa vetoamasta oikeuksiinsa.

Esimerkiksi telexillä tai faxilla lähetty NOR tulkittaisiin mitä todennäköisimmin lähetetyksi in writing. On kuitenkin tärkeää kyetä todistamaan, että NOR tuli myös vastapuolen tietoon tiettyinä hetkenä. Esimerkiksi sähköpostilähetykset saattavat sisältää riskejä tässä suhteessa (Williams H. 2001, s. 29)

Aiemmin uskottiin yleisesti siihen, ettei pätevää (valid) NOR:ia voinut lähettää laycanin ulkopuolella, ennen laycanin alkamista. Uskomus ei kuitenkaan pidä paikkaansa, ellei rahtaussopimuksessa erikseen ole asian määrittelevää ehtoa (Schofield J. 2005, s.126). Tankkerirahtaussopimuksissa tosin pääsääntöisesti määrätään, ettei NOR:ia saa antaa ennen laycaniä.

Englannin oikeuden suhtautuminen laycanin ulkopuolella annettuun NOR:iin on ollut ”Petr Schmidt”:in jälkeen taloudellisessa mielessä rationaalinen ja liberaali. ”Petr Schmidt”:in tapauksessa High Court tulkitsi, että sopimuksessa määriteltyjen tuntien ulkopuolella, ennen laycania lähetetty NOR ei ollut sillä tavoin invalid, että se olisi ollut mitätöitävissä. On huomioitava, että tapauksessa NOR oli muuten kaikin puolin validi. NOR:ia ei mitätöity, vaikka se ei ollut ennenaikaisena täysin sopimuksenmukainen ja laytime alkoi tuomioistuimen mukaan, siten kuin rahtaus sopimuksessa oli määritelty, eli ikään kuin validi NOR olisi annettu vasta sopimuksessa sallittuna ajankohtana. Rahtaajat valittivat päätöksestä Court of Appealiin, joka asian tutkittuaan hylkäsi valituksen (Davies D. 2006, s.263-264)

On myös tärkeää huolehtia siitä, että NOR lähetetään kaikille rahtaus sopimuksessa ja matkaohjeissa mainituille tahoille. Esimerkiksi ”Isabelle”:n tapauksessa tuomioistuin katsoi, että satamaviranomaisille lähetettyä NOR:ia ei oltu lähetetty sopimuksen mukaisesti (Edkins M., Dunkley R. 1998, s.9-10).

Edellisessä tapauksessa ”Isabelle” satamaviranomaisia ei rinnastettu rahtaajaan siten, että olisi katsottu, että NOR lähetettiin rahtaajille tai näiden edustajille (Edkins M., Dunkley R. 1998, s.9-10). Rahtaajien agentit puolestaan saatetaan rinnastaa tässä yhteydessä rahtaajiin. Tapauksessa ”Adolf Leonhardt” rahtaus sopimus edellytti NOR:in antamista rahtaajille. Alus antoi NOR:in rahtaajien agentille radiolla odottaessaan NOR:in noin 200 mailin päässä laiturista. NOR annettiin myöhemmin myös kirjallisessa muodossa. Tuomioistuin katsoi, että agentille radioteitse annettu ja myöhemmin kirjallisesti toimitettu NOR oli riittävä ja luokiteltavissa kirjalliseksi NOR:iksi (Clark D. 2011, s.7).

4. Saapunut alus (Arrived Ship)

Määritettäessä, milloin alus voi lähettää validin NOR:in, on palattava arrived ship:in käsitteeseen, joka on aiemmin mainittu ehtona validin NOR:in lähettämiseksi. Aluksen tulee siis ehdottomasti olla Arrived, ennen kuin se voi lähettää validin NOR:in (H. Williams, 2001, s.28). Arrived Ship:in juridiseen käsitteeseen liittyvät riidat kuuluvat matkarahtaus sopimusten yleisimmin litigoituihin riitoihin. Työkokemukseni perusteella tiedän, että esimerkiksi kommentoitaessa demurrage-vaadetta, jonka perusteena on BPvoy3, kyseenalaistetaan usein, oliko alus saapunut lähettäessään NOR:in.

Englannin common law edellyttää, että ennen kuin alus voi lähettää validin NOR:in, sen on oltava:

“at the immediate and effective disposition of the charterer having come to rest at the place where she can be described as an arrived ship” (Cooke J. & al. 2007, s.359).

Paikka, jossa aluksen voidaan katsoa olevan saapunut (arrived) riippuu sovellettavan rahtaus sopimuksen tyypistä. Rahtaus sopimukset voidaan jakaa tässä suhteessa Englannin lain mukaan seuraaviin:

- Berthcharterparties
- Portcharterparties

Myös käsite dockcharterparty tunnetaan Englannin laissa, mutta niitä käytetään harvoin. (Davies D. & al. 2006, s.53). Dockcharterpartissa aluksen sovittu määränpää on telakka (Clark D. 2011, s. 2)

Berth voidaan määritellä seuraavasti: place within a port where the vessel is to load or discharge (Schofield, J. 2005, s.75).

Seuraavat oikeudelliset näkökulmat tulisi ottaa huomioon arvioitaessa, onko kyseessä berth- vai portcharterparty

1. ”where the berth is named, or the charterer is given an express option to select the berth within the port, the agreed destination is the berth; where no express option is conferred the charterer may still have an implied right to select the berth, but in this case the destination is the port.”
2. “A charter which describes the destination ”one safe berth London” is a berthcharter, but one which describes the destination as ”London, one safe berth” is a portcharter” (Cooke, J. & al. 2007, s.359).

Yllä mainitusta käy ilmi, että rahtaussopimusten tulkinta edellyttää tarkkaa ilmaisujen ja käsitteiden tuntemusta.

4.1 Berthcharter

Common lawn mukaan berthchartereita käytettäessä laytime ei lähtökohtaisesti ala juosta, eikä validia NOR:ia voida antaa ennen laiturointia. Tämä koskee myös tilanteita, joissa laituri on varattu tai muuten pääsemättömissä, ellei rahtaussopimuksessa toisin sovita (Schofield J. 2005, s.70).

Kaupallisen riskinjaon kannalta berthcharterit sisältävät siten laivanomistajan kannalta odottamattomia tai vaikeasti arvioitavia riskejä, jotka voitaisiin helposti ja taloudellisessa mielessä oikeudenmukaisesti jakaa laivanomistajan ja rahtaaajan välillä käsitteiden rahti ja demurrage avulla. Taloudellisessa mielessä riskinjako muodostuu epäoikeudenmukaiseksi berthchartereissa, koska laivanomistajalla ei käytännössä ole valtaa määrätä, missä järjestyksessä laivat pääsevät laituriin. Rahtaaaja puolestaan pystyy usein suorasti tai epäsuorasti vaikuttamaan odotusaikaan. Esimerkiksi tapauksessa ”Isabelle” rahtaussopimuksen sanamuoto:

”...the vessel shall with the utmost despatch proceed to a berth ...as ordered by in one safe port Algeria”

teki sopimuksesta berthcharterin ja riskit laiturin odottamisesta ruuhkautumisen takia siirtyivät tästä syystä laivanomistajalle (Baat, Y. 2007, s.4).

Berthchartereissa yllämainittua riskiä voidaan jakaa Whether in berth or not (WIBON) – klausuulilla. Tällöin kaupallinen riski siitään, että laituri on varattu siirtyä rahtaaajalle samalla tavoin, kuin portchartreissa (Schofield J. 2011, s.160-161).

Yleisimmin käytetyistä vakioimuotoisista tankkerirahtaussopimuksista ainoastaan Shellvoyt luetaan kuuluvaksi berthchartereihin sillä laytimen alkamisesta määrätään Shellvoy6:ssa seuraavasti:

”Time at each loading or discharge port shall commence to run 6 hours after the vessel is in all respects ready to load or discharge and written notice thereof has been tendered by the master or Owners’ agents to Charterer or their agents and the vessel is securely moored at the specified loading or discharging berth”

Vaikka Shellvoy6 on luokiteltu berthcharteriksi, on kaupallinen riski rahtaaajan ja laivanomistajan välillä jaettu Shellvoy 6:ssa siten, että laytime alkaa juosta, mikäli

- i) vessel is lying in the area where she was ordered to or...in a usual waiting area
- ii) written notice has been tendered
- iii) berth is accessible.

Lying on tulkittu tarkoittavan sitä, että alus on lopullisesti pysähtynyt (has come to a complete stop) (Intertanko, 1998, s.9). Shellvoy 6 ei anna tarkempia määräyksiä siitä, missä NOR tulee antaa. Sopimuksen tulkinnan kannalta olisi kuitenkin epäloogista, mikäli validin NOR:in antaminen ei olisi mahdollista yllä kohdassa i) mainituissa paikoissa.

Ajanlaskennan kannalta on syytä huomata Shellvoy 6:n ehto, jonka mukaan että laituriin pääsyn tulee olla mahdollista (berth must be accessible).

4.2 Port Charter

Portchartereissa puolestaan laytime alkaa pääsääntöisesti muiden ehtojen täytyessä juosta, mikäli alus ei pääse laituriin aluksesta riippumattomasta syystä. Tämä on kaupallisessa mielessä olennainen ero berth- ja portcharterien välillä.

Portchartreissa aluksen tulee olla saapunut rahtausopimuksessa nimettyyn satamaan, ennen kuin se voi lähettää validin NOR:in ja ennen kuin laytime voi alkaa juosta. Määränpäinä ja käsitteenä ”Port” on aiheuttanut huomattavasti enemmän litigointia, kuin ”berth” tai ”dock”. (Davies D, 2006, s.3). Portchartereita käsiteltäessä on keskeistä määritellä mitkä ovat sataman rajat, ennen kuin voidaan tehdä johtopäätöstä siitä, onko alus siinä mielessä arrived, että validin NOR:in antaminen on mahdollista. Berthcharteiden käsite berth on puolestaan varsin konkreettinen ja tässä suhteessa vähemmän tulkinnan varainen.

Varhaisemmassa oikeuskäytännössä sataman kaupallinen alue (commercial area) oli keskeinen käsite arvioitaessa sitä, oliko alus saapunut satamaan ja siten arrived ship, joka oli oikeutettu lähettämään validin NOR:in (Davies D. 2006, s.4-8). Common law:n tulkinta kuitenkin muuttui ”Johanna Oldendorf”- tapauksessa, jossa lordi Diplock piti käsitettä commercial area liian epämääräisenä ja vaikeasti sovellettavana, jonka vuoksi lordi Diplock katsoi, että oikeuskäytäntöä oli muutettava (Davies D. & al. 2006, s.21). ”Johanna

Oldendorf” on yhä voimassaolevaa oikeutta ja oikeuden päätöksen auktoriteetti oli tässä kontekstissa korkein ”Maratha Envoy”:n tapaukseen asti (Davies, D. & al, 2006, s.3)

”Johanna Oldendorf” – tapauksessa portcharterien arrived ship – käsite käsiteltiin perusteellisesti ja tärkeäksi tulkinnan ohjenuoraksi muodostui seuraava lord Reidin ratio decidendi:

”Before a ship can be said to have arrived at a port she must, if she cannot proceed immediately to a berth, have reached a position within the port where she is at the immediate and effective disposition of the charterer. If she is at a place where waiting ships lie, she will be in such a position unless in some extraordinary circumstances proof of which would lie on the charterer” (Davies D. 2006, s.9)

Tätä kutsutaan Reid- tai Oldendorf- testiksi. On tärkeää huomata, että aluksen on tullut päättää matkansa sataman alueella joko sataman alueen oikeudellisten, tai mikäli käsitteet eroavat, kaupallisten rajojen sisällä (Davies, D. 2006, s.10).

Sataman kaupalliset rajat saattavat ulottua oikeudellisten rajojen ulkopuolelle. Mikäli satamaviranomaiset tosiasiallisesti käyttävät virkavaltaansa jollain alueella, voidaan alueen tulkita kuuluvan sataman alueeseen, vaikka alue olisikin oikeudellisten rajojen ulkopuolella (LMLN 275, 5 May 1990, Schofield J. 2005, s.80-81).

Tulkittaessa sataman aluetta ”Johanna Oldendorf” –tapauksessa huomioitiin oikeudelliset, hallinnolliset ja fiskaaliset rajat määritettäessä sataman rajoja (Schofield, J. 2005, s.126). on kuitenkin huomattava, että käsitteet arrived ship ja within the port eivät vielä ”Johanna Oldendorf”:in jälkeen olleet selkeästi ja yksiselitteisesti määriteltyjä, kuten käy ilmi tapauksista ”Agamemnon” ja ”Polyfreedom”. Tuomioistuimien tosin itse katsoi, ettei olisi vaikea määritellä, olisiko jokin odotusalue within the port (Davies, D. 2006, s.13).

”Agamemnon” – tapauksessa lontoolainen välimiestuomioistuin katsoi, ettei Hook of Holland, yleinen odotusalue, ollut Rotterdamin sataman rajojen sisäpuolella, sillä odotusalue ei sijainnut sataman oikeudellisten rajojen sisäpuolella, eivätkä satamaviranomaiset ulottaneet toimivaltaansa alueelle. Välimiehet kuitenkin huomauttivat, että Reid- tai Oldendorf- testin soveltaminen tapauksessa saattoi johtaa epäjohdonmukaiseen lopputulokseen. (Davies, D. 2006, s.14).

New Yorkissa välimiehet suhtautuivat vastaavan kaltaiseen ”Polyfreedom” – tapaukseen kaupallisemmalla ajattelutavalla. Välimiehet tulkitsivat, että Polyfreedom oli arrived ship, vaikka tosiseikasto oli lähes identtinen Hook of Hollandiin ankkuroineen Agamemnonin

kanssa (Davies, D. & al. 2006, s.15). Alus ei siis tässäkään tapauksessa ollut sataman oikeudellisesti määriteltyjen rajojen sisäpuolella. ”Polyfreedom” – tapausta on myöhemmin siteerattu USA:ssa ja Saksassa, jossa se myös on vaikuttanut oikeuskäytäntöön. House of Lords ei kuitenkaan noudattanut ”Polyfreedom” – tapauksessa omaksuttua ajattelutapaa ”Maratha Envoy” – tapauksessa (Davies, D. & al. 2006, s.15-17).

Tapauksessa ”Maratha Envoy” House of Lords katsoi, ettei yleinen ankkurointialue (customary anchorage) ollut sataman rajojen sisäpuolella (within the port) ja alus ei siten ollut tällä alueella vielä saapunut (arrived), vaikka oli selvää ettei aluksella ollut mitään kaupallista syytä edetä sisemmälle kohti satamaa, sillä laituri ei ollut vapaana, eikä sataman rajojen sisällä ollut ankkurointialueita. Lähellä satamaa ankkurointi oli jopa kielletty (Davies, D. & al, 2006, s.15).

Court of Appealin käsitellessä tapausta Lordi Denning oli katsonut Maratha Envoy'n olleen yhtä tehokkaasti rahtaajien käytettävissä, kuin se olisi ollut sataman rajojen sisäpuolella. Hän viittasikin implisiittiseen tulkintaan seuraavasti:

“...there is no available berth and no available waiting area...he must go to the appointed area outside the port. That must be implied.”

Tapauksesta valitettiin House of Lordsiin. House of Lordissa Lordi Diplock ei hyväksynyt implisiittistä tulkintaa:

“...there is no ground to for implying terms which are not necessary to give business efficiency to the contract and which if incorporated in the contract would alter the allocation of a misfortune risk in a way the parties themselves had not provided when negotiating.” (Davies D. 2006, s.16)

Ei ole hämmästyttävää, että ”Maratha Envoy”:hin on kohdistunut kohdistunut voimakasta kritiikkiä. Tämänhetkisen common law:n määrittämät sataman rajat saattavat olla hyvinkin keinotekoiset eivätkä ne välttämättä palvele mitään kaupallisia tarkoituksia (Davies, D. 2006, s.10). Tämä ei välttämättä ole johdonmukaista tai optimaalista, sillä merikuljetukset ja rahtaus sopimukset nimenomaan palvelevat lähtökohtaisesti kaupallisia tarkoituksia. Tältä pohjalta katsottuna common law:n nykytilä ei välttämättä ole näiltä osin kontekstissaan loogisesti koherentti. On myös huomattava, että nykyajan tekniikka ja tiedonvälitys mahdollistavat sen, että alus on tehokkaasti rahtaajan käytettävissä myös tietyllä tapaa määriteltyjen sataman rajojen ulkopuolella (Davies D. 2006, s.20). Tästä syystä on helppo katsoa, että common law:n olisi aika kehittyä tältä osin kohti nykyaikaa.

Common lawn määritelmä sataman rajoille sekä siihen liittyvät ongelmat ja tulkinnanvaraisuus ovat relevantteja myös käytettäessä tai tulkittaessa tiettyjä vakimuotoisia rahtaus sopimuksia. Käsitellyistä rahtaus sopimuksista BPvoy3 ei käsittele paikkaa, missä NOR tulee antaa. Tässä yhteydessä laytimen alkamista määrittelevä ilmaisu ”at port ...Notice of Readiness...has been received...berth or no berth” tekee BPvoy3:stä portcharterin, mutta BPvoy3 ei tarkemmin määrittele paikkaa, jossa NOR tulee antaa. Tulkinnan on siis nojaututtava Common Lawn määritelmään satamasta. Vastaavasti BPvoy4:n mukaan päällikön tulee lähettää NOR ”Upon arrival of the vessel at...port”. Käytettäessä BPvoy 3:a tai BPvoy 4:ää on aluksen siis oltava ”within the port” siten kuin käsite common lawn mukaan ymmärretään ennen kuin se voi lähettää validin NOR:in. Määriteltäessä, onko alus saapunut satamaan ja siten arrived ship joudutaan näiden sopimusten tulkinnassa turvautumaan common lawhon.

Edellä mainitusta syystä käytettäessä BPvoy3:a tai BPvoy4:ää eivät esimerkiksi kaikki ”customary anchorages, where vessels may wait” välttämättä ole sataman rajojen sisäpuolella sopimuksen sisäisestä näkökulmasta (Schofield, J. 2005 s.126).

On myös huomattava, että monet yleiset ankkurointialueet (customary anchorage) sijaitsevat niin kaukana satamasta, että on helppo väittää, etteivät ne sijaitse sataman alueella (Davies D. & al. 2006, s.26-27). Edellä mainitusta johtuen sisältävät BPvoy3:n ja BPvoy4:n ilmaiset ”within the port” ja ”at port” suuria kaupallisia riskejä. Alus saattaa, joutua makaamaan ankkurissa useita viikkoja ilman taloudellista korvausta, mikäli soveltuva ankkuripaikka sijaitse sataman alueella. Laivanomistaja näkökulmasta taloudellista riskiä on suositeltavaa vähentää käyttämällä rahtaus sopimuksessa ehtoa, joka mahdollistaisi NOR:in lähettämisen sopimusehdolla ”whether in port or not”.

WIBON eli ”whether in berth or not” lauseketta ei tule sekoittaa WIPON ”whether in port or not” lausekkeeseen. ”Johanna Oldendorf”-tapauksen yhteydessä nimenomaan tulkittiin, että WIBON- lausekkeen tarkoitus on muokata bertcharterin ehtoja vastaamaan tässä suhteessa portcharteria. Portcharterissa WIBON:illa ei puolestaan ole oikeusvaikutuksia. (Clark D. 2011, s.6)

”Within the port” -käsitteen kannalta ongelmallisiksi saattavat tiettyjen satamien lisäksi osoittautua tapaukset, joissa alus saapuu offshorelastauspoijun läheisyyteen odottamaan lastausta. Lastauspoijujen ympärillä ei välttämättä ole määriteltyjä ankkurointialueita ja alukset antavat todennäköisesti NOR:in saavuttuaan tietyn etäisyyden päähän poijusta. Tällöin alus ei välttämättä ole common lawn nykyisen tulkinnan mukaan ole ”within the

port”. Mikäli lastitoimenpiteitä suoritetaan muualla, kuin satamassa, tulisi varmistua, että sopimus määrittelee tapaukseen soveltuvasti ja riittävän yksiselitteisesti sekä selkeäsanaisesti, miten laytime lasketaan ja milloin NOR:in voi antaa.

Lukuunottamatta BP voy3:a ja BPvoy4:ää ”Johanna Oldendorf” – ja ”Maratha Envoy” – tapausten yhteydessä määritelty Common Law:n käsite ”within the port” ei ole keskeinen käytettäessä yleisimpiä tankkerirahtausvakiosopimuksia (Davies D. 2006, s.56). Esimerkiksi Asbatankvoyssa vaatimuksena NOR:in lähettämiseksi on ”upon arrival at customary anchorage”, eikä tämä edellytä saapumista sataman rajojen sisäpuolelle (Batz Y. 2007, s. 3-4). Yleensä käsitettä on tuomioistuimissa tulkittu tapauksissa, jolloin alus lähettänyt NOR:in ankkuroitumisen jälkeen (Schofield J. 2005, s.135). Tämä on ymmärrettävää, sillä demurragevaateet nousevat helposti suuriksi juuri silloin, kun alus maannut ankkurissa pitkään. Tällöin vastaavasti kasvaa houkutus riitauttaa vaade esimerkiksi invalidin NOR:in perusteella.

5. Fyysinen Valmius (Physical Readiness)

Jotta alus voi lähettää validin NOR:in, sen tulee olla valmis rahtausopimuksen edellyttämällä tavalla (Summerskill M. 1989, s. 112). On tärkeää tiedostaa, että valmius on ennakkoehto validin NOR:in lähettämiseksi (Summerskill M. 1989, s. 113). Viitaten tapauksiin ”Tres Flores” ja ”Linardos” Batz katsoo, että mikäli alus saapuu lastaussatamaan ja tarkastuksen jälkeen edellytetään, että tankit puhdistetaan, tulee uusi NOR antaa tankkien puhdistamisen tai pesun jälkeen (Batz Y. 2007, s.8) Tankkerirahtausopimukset edellyttävät yleensä, että tankit, putket ja pumput ovat puhtaat lastin edellyttämällä tavalla. Päälliköiden tulee myös varautua riskeihin, jotka aiheutuvat siitä, että joidenkin rahtausopimusten ehdot tai matkaohjeet saattavat edellyttää sitä, että tankit tehdään kaasuvapaiksi mahdollista tarkastusta varten. Lisäksi eräiden satamien tai terminaalien rajat myrkyllisen H₂S:n pitoisuudelle saattavat vaikuttaa aluksen fyysisen valmiuden tulkintaan.

Valmiuden edellytyksenä ei kuitenkaan lähtökohtaisesti ole se, että kaikki rutiininomaiset muodollisuudet on suoritettu ennen NOR:in lähettämistä (Summerskill M. 1989, s. 128). Lisäksi juridiselta kannalta on huomattava, että vaikka fyysinen valmius onkin ennakkoehto validin NOR:in lähettämiseksi, saattaa olla vaikea todistaa, ettei alus ollut

valmis lähettäessään NOR:in, mikäli alus oli rahtausopimuksen edellyttämällä tavalla valmis laituroidessa. Tieto aluksen todellisesta tilasta on lähtökohtaisesti saatavissa vain laivan omistajalta ennen aluksen laiturointia.

Tietyt lisäehdot rahtausopimuksessa saattavat johtaa siihen, ettei ennen fyysistä valmiutta lähetettyä NOR:ia katsota invalidiksi (Edkins M., Dunkley R. 1998, s.14). Esimerkiksi ”Linardos”- tapauksessa rahtausopimuksen ehdot sallivat ajan vähentämisen laytimesta, mikäli alus ei ollut tarkastuksen jälkeen valmis lastaamaan lähetettyään kuitenkin tätä ennen NOR:in. High Court tulkitsi, että sopimusehtoa tuli tulkita ensisijaisesti suhteessa common lawhon ja, että ehto teki ennen täyttä fyysistä valmiutta lähetetystä NOR:ista validin, koska näin oli sovittu osapuolten välillä (Edkins M., Dunkley R. 1998, s.14). Yleensä tankkerisertepartiat sisältävät ehdon, jonka mukaan tankkien puhdistukseen käytetty aika tulee vähentää laytimesta tai demurragesta ja on mahdollista väittää, että näitä ehtoja tulisi tulkita analogisesti ”Linardos”-tapauksen kanssa (Edkins M., Dunkley R., 1998, s.15).

6. Oikeudellinen valmius (legal readiness)

Common Law:ssa oikeudellisella valmiudella tarkoitetaan sitä, että luvat, dokumentit paperit ovat sellaisessa kunnossa ja valmiudessa, etteivät ne aiheuta viiveitä lastioperaatiolle, mikäli rahtaajat vaativat lastioperaatioiden suorittamista tai aloittamista (Edkins, M., Dunkley, R., 1998, s. 15). Ollakseen relevantteja validin NOR:in lähettämisen kannalta, on puutteiden edellä mainituissa seikoissa luonnollisesti liittyttävä alukseen (Schofield, J. 2005, s.105). Oikeudellisen valmiuden puute voi esimerkiksi johtua siitä, että laivanomistajat aikovat kohdistaa lastiin panttioikeuden. Toisaalta mikäli laivanomistajat ovat oikeutettuja panttioikeuteen, on validin NOR:in lähettäminen mahdollista (ASDEM 2008, s.5).

Tankkerisertepartioissa on usein ehtoja, joiden mukaan laytime voi alkaa ”whether customs cleared or not” or ”whether in free pratique or not”. Pääsääntöisesti free pratique ja tulliselvitys katsotaan kuitenkin muodollisuuksiksi, jotka eivät estä validin NOR:in lähettämistä, ellei sopimuksessa toisin määrätä (Cooke, J. & al., 2007, s.363).Nämä ehdot ovat tästä syystä usein ylimääräisiä tai tarpeettomia. Toisaalta mikäli sopimusehdon mukaan alukselle tulee olla myönnetty free pratique ennen kuin aluksen voidaan katsoa olevan arrived ship, ei myöskään laytime voi alkaa ennen kuin free pratique on myönnetty.

US Coastguard Certificate of Compliance ”COC” ei puolestaan lukeudu kategoriaan mere formality. Yhdysvalloissa liikennöivillä tankkereilla on oltava COC, mikäli ne käsittelevät öljyä tai öljytuotteita. (Clark D. 2011, s.15-16) Mikäli alukselle suoritetaan COC-tarkastus tulisi sen lähettää uusi NOR sen jälkeen, kun sertifikaatti on myönnetty.

7. Invalid Notice

Usein tapahtuu niin, että NOR lähetetään ennen kuin kaikki edellytyksen validin NOR:n lähettämiseksi ovat täyttyneet. Oikeusoppineiden näkemykset ovat vaihdelleet invalidin NOR:in seurauksista laytimelle sekä kirjallisuudessa että oikeuskäytännössä (Summerskill M. 1989, s. 134, Davies D. 2006, s.254). Perinteisesti Lontoon välimiesten suhtautuminen invalidiin NOR:iin oli taloudellisessa mielessä liberaali (Summerskill M. 1989, s. 134). Tulkinta sisälsi ajatuksen eräänlaisesta kehittyvästä (inchoate) NOR:ista, josta tuli automaattisesti validi silloin, kun alus lopulta saavutti valmiuden tai kun rahtaaajat saivat tietää laivan valmiudessa tai heillä oli mahdollisuudet saada tieto laivan valmiudesta (Davies D. 2006, s.258).

Englantilaiset ennakkotapaukset ovat myöhemmin sekä muuttaneet että selkeyttäneet tulkintoja. Asiaa on tulkittu useita kertoja oikeudessa (Davies D. 2006, s.56). ”Massalia I” – tapauksessa oikeus päätti, että ennenaikaisesti lähetetty NOR tuli voimaan heti, kun koko lasti oli saavuttanut purkausvalmiuden, eikä uuden NOR:in lähettäminen ollut tarpeellista (Davies, D. 2006, s.254). Toisaalta tapauksessa ”Christensen v. Hindustan Steel Ltd” oikeus katsoi, että ”Massalia I”-n olosuhteet olivat erittäin poikkeukselliset ja pääsäännön mukaan NOR, joka on lähetetty hetkellä, jolloin alus ei ollut purkausvalmis, on täysin pätemätön (Schofield J. 2005, s.128). ”Christensen v. Hindustan Steel Ltd” - tapauksen yhteydessä oikeus tulkitsi myös, että:

”a notice stating that the vessel would be ready at a point in the future ...was ...not a notice of readiness” (Summerskill M. 1989, s. 112)

Court of appealin ”Mexico I”- ratkaisun jälkeen tulkinnasta on tullut yhä yksiselitteisempi. ”Mexico I”- tapauksessa oikeus päätti, että mikäli NOR oli lähetetty ennen aluksen fyysistä valmiutta, laytime ei alkanut kun alus saavutti valmiuden tai rahtaaajien saadessa tiedon valmiudesta, sillä validia NOR:ia ei oltu lainkaan lähetetty, kuten rahtaussopimus edellytti (Davies D. 2006, s.258-259). ”Mexico I”- päätöksen mukaan laytime alkoi rahtaaajien vaatimuksen mukaisesti vasta aluksen aloittaessa purkauksen (Davies D. 2006, s.258-259).

“Mexico I”- tapausta on myöhemmin seurattu useissa myöhäisemmissä tuomioistuinten päätöksissä (Davies, D. 2006, s.253).

Englannin oikeuden nykytilan mukaan NOR:ista tulee siis täysin pätemätön, mikäli alus ei ollut purkausvalmis NOR:in lähettämishetkellä (Davies . 2006, s.255-260, Summerskill, M. 1989, s. 128-132, Schofield J. 2005,s.128-131). Vaikka lastitoimenpiteet ovat alkaneet, ei tämä johda automaattisesti laytimen alkamiseen (Schofield J. 2005, s.142). Englannin oikeus ei myöskään enää hyväksy kehittyvän (inchoate) NOR:in käsitettä tai tulkitse NOR:in olevan viiveellä vaikuttava väline (delayed action device) (Cooke J. & al. 2007, s.358). Edellä mainitut seikat puoltavat selkeästi ajattelua, jonka mukaan NOR on syytä antaa riittävän monta kertaa peräjälkeen, mikäli esiintyy minkäänlaista epävarmuutta NOR:in pätevyydestä.

7.1 Notice of Readinessin hyväksyntä

Englannin oikeudessa laivanomistajia saattaa suojata NOR:in hyväksyntä rahtaajien toimesta. Mikäli rahtaajat hyväksyvät invalidin NOR:in, he saattavat menettää oikeutensa vedota tämän jälkeen NOR:in pätemättömyyteen. Yleensä NOR:it lähetetään, vastaanotetaan ja hyväksytään edeltävässä järjestyksessä. On myös yleistä lähettää NOR rahtaajille odottaen, että NOR:in oikeudelliset vaikutukset alkavat sitten, kun laiva saavuttaa tosiasiallisen valmiuden. (Schofield J. 2005, s.131) Hyväksymisen oikeudelliset vaikutukset kävivät ilmi esimerkiksi ”Helle Skou”:n tapauksessa. Oikeus päätti, että hyväksyttyään NOR:in rahtaajilla oli oikeus jälkikäteen hylätä se ainoastaan petoksellisen menettelyn vuoksi (Davies D. 2006, s.254). Tässä yhteydessä on syytä erottaa NOR:in vaikutus laytimen alkamiseen ja rahtaajan oikeus vaatia vahingonkorvausta, sillä hyväksyttyään NOR:in rahtaajilla on yhä oikeus vaatia laivanomistajilta sopimusperusteista vahingonkorvausta sopimusrikkomuksen vuoksi, mikäli tämän edellytykset täyttyvät (Davies D. 2006, s.254).

7.2 Waiver ja Estoppel

NOR:n lähettäjää voivat suojata englannin oikeuden doktriinit waiver ja estoppel. Waiverillä sopimusosapuoli voi sekä toimillaan että ilmoittamalla viestiä toiselle osapuolelle, että jotain sopimuksen velvoitetta ei tarvitse noudattaa. Waiverin toisessa

muodossa sopimusosapuolella on mahdollisuus valita useamman toimintavan välillä ja valittuaan yhden näistä siten, että vastapuoli saa tiedon valinnasta, ei valinnan tehnyt sopimusosapuoli voi enää muuttaa mieltään tai valita toisin. (Wisdom M. 2003, s. 8)

Esimerkiksi ”Happy Day”:n tapauksessa High Court antoi rahtaajille valitusluvan rahtaajien esittäessä, että koska NOR oli invalidi, ei laytime koskaan alkanut ja heillä oli tämän johdosta oikeus despatchiin (Schofield, J., 2005, s.131). Tässä tapauksessa rahtaajat eivät vaatineet, että laytime alkaisi aluksen aloitettua purkauksen, vaan katsoivat, ettei laytime alkanut lainkaan. Court of Appeal tulkitsi kuitenkin asiaa laivanomistajille edullisemmalla tavalla. Court of Appeal päätti, että rahtaajien voidaan taloudellisessa mielessä tarkoituksenmukaisesti katsoa luopuneen oikeudestaan vedota alkuperäisen NOR:in pätemättömyyteen ja laycan alkoi purkauksen alettua (Davies, D. & al, 2006, s.282).

Estoppeleita on myös kahta eri muotoa. On mahdollista, että sopimusosapuoli ilmoittaa toiselle osapuolelle siitä, ettei tule vastaisuudessa vetoamaan tiettyyn tai tiettyihin lain sallimiin oikeuksiinsa. Vastapuoli voi tämän jälkeen luottaa ilmoitukseen ja toimia tämän mukaisesti ilman pelkoa mahdollisesta sopimusrikkomuksesta ja tähän liittyvästä velvoiteoikeudellisesta vastuusta. Tämä versio estoppelista on varsin helposti ymmärrettävä ja yksiselitteinen. Toinen estoppelin versio on puolestaan vähemmän yksiselitteinen ja vaikeammin tulkittavissa. Tässä on kysymys eräänlaisesta hiljaisesta sopimuksesta. Tämän työn kontekstissa hiljaisesti, ilman kirjallista tai suullista sopimusta, syntyvä estoppel tarkoittaisi sitä, että esimerkiksi aloittaessaan purkaustoimet, molemmat osapuolet ovat toimineet sen oletuksen varassa, että NOR oli validi, eikä uuden NOR:in lähettäminen ole enää tarpeellista. Mikäli estoppel syntyisi, eivät rahtaajat voisi enää vedota siihen, että NOR oli invalidi. (Wisdom M. 2003, s. 8-9).

Hiljaisesti syntynyt estoppel soveltuu harvoin NOR:in asiayhteyteen. Tapauksia arvioitaessa ei tulisi tehdä nopeita johtopäätöksiä, vaan tapauksien erityislaatu ja olosuhteet vaikuttavat niistä tehtävissä olevaan tulkintaan. Tuomioistuimet tulevat arvioimaan osapuolten välistä kommunikaatiota ja tarkoituksiperiä päättäessään waivereistä tai estoppeleista ((Davies, D. 2006, s.282). Tässä yhteydessä laivanomistajan asemaa parantaisi ja asiaa selkeyttäisi, mikäli NOR:ille pyydetään rahtaajan hyväksyntä ja mikäli rahtaussopimuksella määrätään, että NOR täytyy hyväksyä tiettyjen ehtojen täyttyessä.

8. NOR:in lähettäminen liikkeessä - tankkerisertepartiat ja kauppatapa

Usein pohditaan, tuleeko aluksen ankkuroitua, ennen kuin se voi antaa validin NOR:in mikäli rahtausopimuksen klausuuli on muotoa ”upon arrival at customary anchorage”. Mikäli alus etenee suoraan laituriin, voiko se lähettää NOR:n kulkiessaan ankkuripaikan yli, tai tuleeko sen nimenomaan kulkea ankkuripaikan yli voidakseen lähettää validin NOR:in? Lontoolaisessa välimiesoikeudessa on tulkittu tilannetta myös tapauksessa, jossa ankkuripaikkoja on useampia. (Batz, Y.2007, s4-5)

Käytännössä Asbatankvoyn ilmaisu ”Upon arrival at customary anchorage” on yleensä ymmärretty siten, että alus voi lähettää NOR:in olleessaan liikkeessä odotusalueen kohdalla tai ottaessaan luotsin. Schofield kritisoi tätä käsitystä ja katsoo, että mikäli laituri on vapaa, ei common law:n mukaan NOR:ia voi antaa liikkeessä ennen kuin alus on kiinni laiturissa ja siten lopullisesti päättänyt matkansa ollen tällöin välittömästi ja tehokkaasti rahtajan käytettävissä (at the immediate and effective disposition of the charterer) (Schofield, J. 2005, s.135).

Schofieldin tulkinta on sinänsä johdonmukainen, sillä ”Johanna Oldendorf” –tapauksessa Lordi Diplock jakoi matkarahtauksen vaiheet seuraavasti:

- 1) Matka lastaussatamaan
- 2) Lastausoperaatio. Lastin toimitus laivaan ja lastaus lastauspaikassa.
- 3) Lastimatka. Matka lastauspaikasta rahtausopimuksessa määritellyyn määränpäähän
- 4) Purkausoperaatio. Lastin toimitus rahtajalle tai toiselle vastaanottajalle (consignee) määränpäässä.

Schofieldin mukaan yllä mainittu jaottelu on selkeä, eikä matkan eri vaiheiden päällekkäisyys ole tämän autoritäärisen lausunnon mukaan mahdollista. Tästä syystä jokaisen matkan vaiheen tulee loppua ennen kuin seuraava alkaa. Tämä tarkoittaa muun muassa sitä, että laivan on saavuttava määränpäähensä ennen kuin validin NOR:in voi antaa. Tällöin ei myöskään NOR:in antaminen liikkeessä ei ole mahdollista, koska matkan edellinen vaihe, eli matka ei voi olla päättynyt, eikä alus voi olla saapunut, mikäli alus on yhä liikkeessä (Schofield J. 2011, s.2)

On mielenkiintoista, etteivät alan tunnetuimmat juristit ole välttämättä yhtä mieltä tässä NOR:in antamisen suhteen melko keskeisessä seikassa. Martti Heikinheimon kanssa käymäni keskustelun mukaan esimerkiksi alan arvostetuimpiin lakimiehiin kuuluva Glen Winter katsoo, että alus voi antaa NOR:in liikkeessä käytettäessä ilmaisua ”Upon arrival at customary anchorage” (Martti Heikinheimo 15.8.2012). Lontoolaisessa välimiesoikeudessa on 2006 tulkittu, että ”custonary anchorage” – käsitettä tuli tulkita laajentavasti (Baatz, Y.2007, s4). Vastaavasti Ellis ja Hare ovat öljyteollisuuden laytime ja demurrage käsittelevässä julkaisussa todenneet, että:

“If the vessel does not have to wait at the customary anchorage, when should NOR be tendered? In this situation NOR will be tendered upon picking up the pilot or at the pilot sation, whichever occurs first provided that the vessel is an arrived ship. If the vessel is not an arrived ship, then to avoid charterers arguing that NOR was given prematurely it will also have to be given when the vessel enters the area under the control of the port authority“(Ellis J., Hare F, s. 1998).

Myös Exxonvoy 2000:ssa käytetään Asbatankvoyn tavoin ilmaisua ”Upon arrival at customary anchorage or waiting place”. BPvoy4 puolestaan edellyttää, että NOR lähetetään ”Upon arrival at...port”. Bpvoy3:ssa esiintyi taas ilmaisu ”berth or no berth”, joka teki siitä portcharterin.

Kauppatapa öljyteollisuudessa ei välttämättä vastaakaan Common Law:n arvovaltaisia ennakkotapauksia. Lähestyttäessä tiettyjä satamia NOR lähetetään tavanmukaisesti liikkeessä esimerkiksi sivuutettaessa tietty kohde. Esimerkiksi matkalla Montrealiin alukset lähettävät NOR:in säännönmukaisesti saapuessaan Saint Lawrence – joelle (Martti Heikinheimo 15.8.2012).

Henkilökohtaisesti en ole käsitellyt yhtään tapausta, jossa liikkeessä annettua NOR:ia olisi pyritty mitätöimään, mikäli alus on ollut liikkeessä ennen ankkurointia. Laytimen laskenta puolestaan aloitetaan yleisesti siten, että aika alkaa vasta aluksen pysähtyttyä. Toisaalta käytettäessä esimerkiksi BPvoy3:a, jossa laytime alkaa vasta lastitoimintojen aloittamisen jälkeen, suhtaudutaan liikkeessä annettuun NOR:iin ikään kuin invalidiin NOR:iin. Useimmat laivanomistajat myös hyväksyvät yllä mainitun käytännön.

Englannin oikeudessa kauppatastavasta voidaan implisiittisesti johtaa sopimusehtoja (Smith K., Keenan, D. 1994, s.268). Rahtausopimuksessa ilmaistuilla ehdoilla on kuitenkin tulkinnallinen etusija suhteessa kauppatapaan (Schofield J. 2005, s.146). Kauppatavan ja sopimuksen ollessa ristiriidassa sovelletaan siis ensisijassa rahtausopimusten ehtoja. Lähtökohtaisesti tämä ei ole ongelmallista, sillä vakioimuotoiset tankkerirahtausopimukset

eivät sanamuotonsa puolesta ole pääsääntöisesti selkeässä ristiriidassa öljyteollisuuden kauppatavan kanssa.

Kauppatavan voidaan jopa tulkita vaikuttaneen tankkerirahtaus sopimukseen joko implisiittisesti tai eksplisiittisesti. Esimerkiksi Exxonmobilvoy 2000:n mukaan:

”time shall not count as laytime...if spent or lost.: On an inward passage, including, but not limited to, awaiting daylight, tide, tugs or pilot, and moving from anchorage or other waiting place...until Vessel’s arrival in Berth”

Yllämainittu ehto mainitsee erikseen käsitteet. ”inward passage” ja ”moving from anchorage or other waiting place”. Sopimus ottaa siis huomioon tapauksen, jossa validi NOR on lähetetty aluksen ollessa liikkeessä. Muussa tapauksessa ”inward passage” olisi yllä mainitussa sopimusehdossa tarpeeton, sillä validin NOR:in lähettäminen olisi mahdotonta ennen laiturointia tai aluksen pysähtymistä, eikä se tällöin myöskään vaikuttaisi makuuajan laskentaan.

Mielestäni aiemmin luvussa 5 ”Linardos” - tapauksen yhteydessä käytettyä argumentaatiota on analogisesti mahdollista soveltaa myös Exxonmobilvoy 2000:n laytimesta tehtäviin vähennyksiin, mikäli NOR on lähetetty aluksen ollessa liikkeessä.

Vastaavankaltainen huomio voidaan tehdä myös BPVOY 4:stä. BPVOY 4:n mukaan päällikön tulee lähettää NOR ”Upon arrival at each loading or discharge port”. Mikäli validin NOR:in lähettäminen liikkeessä ei olisi sopimuksen näkökulmasta mahdollista olisi seuraava BPVOY 4:n sopimusehto tarpeeton ”Notwithstanding tender of a valid NOR by the vessel such NOR shall not be effective, or become effective...until...in the case of the vessel proceeding directly to the loading or discharging place, she is securely moored”. Edellä mainittuja ehtoja mahdollista tulkita siten, että mikäli rahtajat katsoisivat liikkeessä annetun NOR:in invalidiksi, olisi tarpeetonta määrätä, että NOR tulee voimaan vasta aluksen laituroiduttua. On erityisesti huomattava, että BPVOY 4 käyttää tässä yhteydessä ilmaisua valid. BPvoy3:ssa puolestaan ajasta vähennetään vastaavasti erikseen ”inward passage” ja ”moving from anchorage”. Vastaavaa tulkintaa ei kuitenkaan voida soveltaa Shellvoy6:een jossa ajassa vähennetään ”spent on inward passage from the vessel’s waiting area”, muunlaista inward passagea ei mainita erikseen.

Tästä olisi tosin tarpeen kuulla tunnetun alan juristin mielipide, eikä aiheesta ole syytä tehdä liian suoraviivaisia johtopäätöksiä tämän tutkielman puitteissa, sillä kyseessä on joka tapauksessa vieras oikeusjärjestys ja yllä mainittua implisiittistä argumentaatioita voidaan

pitää heikkona. Vastaavasti tällaisten argumenttien menestymismahdollisuudet tuomioistuimissa voivat olla epävarmat.

Mahdollisena vasta-argumenttina yllämainitulle ajattelutavalle voisi toimia myös se, että ”inward passage” on mainittu erikseen sellaista tapausta varten, jossa laiva on pysähtynyt odottamaan luotsia tai vuorovettä ja antanut validin NOR:in ollessaan pysähtynyt, ja että edeltävän kaltainen ajattelu on syynä klausuulien muotoiluun, eikä syynä muotoiluun ole se, että alus voisi antaa aluksen liikkeessä.

Useat rahtaussopimukset suhtautuvat ilmeisesti liikkeessä lähetettyyn NOR:iin melko liberaalisti, tai eivät ainakaan explisiittisesti kiellä sitä. Tämä ei ole yllättävää, sillä NOR:in lähettäminen liikkeessä saattaa olla myös rahtaaajan kannalta edullista. Tällöin rahtaaaja saa ajoissa tiedon aluksen valmiudesta ja rahtaaajalla on tällöin mahdollisuus valmistella oma osuutensa lastitoimenpiteistä hyvissä ajoin.

Liikkeellä annetun NOR:in hyväksyttävyyys on keskeistä silloin, mikäli alus ankkuroi ja antaa NOR:in liikkeessä. Mikäli alus pääsee suoraan laituriin, ei NOR:in lähettämispaikalla tai ajankohdalla ole välttämättä suurta merkitystä. Exxovoy 2000:n mukaan:

“Laytime ...shall commence or resume upon the expiration of six (6) hours after receipt by Charterer or its representative of Notice of Readiness or upon Vessel’s arrival in berth, whichever occurs first.”

Lähes identtinen ehto löytyy myös ASBA tankvoy:sta. Shellvoy 6 puolestaan edellyttää, että:

“Time...shall commence to run 6 hours after the vessel is in all respects ready to load or discharge and a written notice thereof has been tendered...and the vessel is securely moored at the specified loading or discharging berth.”

Aika alkaa kuitenkin Shellvoy6:n mukaan juosta myös, mikäli:

“if Charterers start loading or discharging the vessel before time would otherwise start to run under this Charter, time shall run from commencement of such loading or discharging.”

Toisaalta BPvoy3:n mukaan:

“laytime...shall..commence at the expiry of 6 hours after Notice of Readiness to load or discharge has been received ...berth or no berth, or when the Vessel commences to load or discharge at the berth or other loading or discharging place, whichever first occurs.”

Tällöin liikkeellä annetun NOR:in hyväksyttävyyys aikaistaisi useissa tapauksissa laytimen alkamisajankohtaa, sillä aluksen mennessä suoraan laituriin alkaa ajanlaskenta vasta lastitoimintojen alkamisajankohtana.

BPvoy 4:ssä on lähes identtinen ehto:

“Laytime...shall commence...upon expiry of six (6) hours after a valid NOR has become effective as determined under Clause 6.3, berth or no berth, or when the Vessel commences loading or discharging, whichever first occurs.”

9. Ehdotus NOR ohjeistukseksi dokumenttiin Guidelines to Masters.

Rahtaus sopimus ja matkaohjeet sisältävät Notice of Readinessä koskevia vaatimuksia, joihin tulee tutustua ja joita noudatettava. Mikäli matkaohjeet ohjeistavat antamaan NOR:in myöhemmin, kuin rahtaus sopimuksen mukaan on sallittua, ota yhteyttä operaattoriin. Mikäli rahtaus sopimuksessa ja matkaohjeissa on ristiriitaisia tai epäselviä vaatimuksia, ota yhteyttä operaattoriin.

Pätevän tai validin NOR:in antamisen edellytyksinä ovat aluksen saapuminen sekä aluksen oikeudellinen ja tekninen valmius. Normaalit satamaan tuloon liittyvät muodollisuudet, kuten free pratique, eivät estä validin NOR:in lähettämistä. Mikäli näiden muodollisuuksien suhteen ilmenee ongelmia, tulee NOR tai uusi NOR lähettää sitten, kun ongelmat on selvitetty. Esimerkiksi mikäli alukselle ei ole aluksi myönnetty free pratiquea, tulee uusi NOR antaa, kun se on myönnetty. Uusi NOR tulee antaa myös silloin, kun US Coast Guard Certificate of Compliance (COC) on myönnetty.

Vastaavasti rutiininomaiset toimet eivät estä alusta olemasta teknisesti valmis. NOR tai uusi NOR tulee lähettää kun alus saavuttaa sopimuksen mukaisen valmiuden. Mikäli esimerkiksi tankkien tulee olla kaasuvapaita, tulee NOR antaa kun kaasuvapaus on todettu.

Pääsääntönä on, että NOR tulee antaa mahdollisimman aikaisessa vaiheessa. Liikkeessä annettu NOR ei pääsääntöisesti aikaista makuu-aikaa ja sitä saatetaan pitää pätemättömänä. NOR tai uusi NOR tulee antaa vasta kun alus pysähtynyt, ankkuroitunut tai laituroitunut.

Mikäli on epäselvää, voiko NOR:in antaa, anna NOR ja uusi NOR sitten kun tilanne selviää. Varmista, että ensimmäisen NOR:in jälkeen lähetetty NOR:it ovat muotoa ”Without prejudice to my previous NOR”

Mikäli kyseessä on osalasti, pyydä operaattoria ohjeistamaan, kuinka NOR tulee antaa eri osalasteille, mikäli matkaohjeissa ei ole asiaa koskevia määräyksiä. Kauppasopimukset

sisältävät usein määräyksiä siitä, kuinka NOR tulee antaa eri osalasteille, mutta rahtaussopimus ja matkaohjeet saattavat silti vaieta näistä vaatimuksista.

10. Case-study: Suuren demurragevaateen ja NOR:in

Tässä osiossa selvitetään oikeaa käsittelemääni demurragetapausta siten, että luottamuksellinen aineisto on häivytetty. Nimet ja ajankohdat ovat muunneltuja tai keksittyjä, mutta oikeudelliselta kannalta tapaus on identtinen alkuperäisen kanssa.

10.1 Tapauksen tausta ja vallitseva oikeustositseikasto

Oil Minor myi CIF – ehdoin Oil Majorille 10000 tonnia dieseliä satamaan Rotterdam. Oil Minor suoritti toimitusehtojen mukaisesti kuljetuksen aikarahdatulla Pallas-tuotetankkerilla. Oil Majorin lasti oli Pallaksella osalastina. Osalastin toinen parseli, 30000 tonnia dieseliä, oli myyty Seven Sistersille toimitettuna Rotterdamiin.

1.4.2013 17:00 Agentti lähetti sähköpostin, jonka mukaan terminaalin suunnitelma oli seuraava: Alus laiturisi ensin RTM West terminaalin laituriin 4.4.2014 ja purkaisi siellä Oil Majorin osalastin. Tämän jälkeen alus siirtyisi RTM East terminaalin laituriin, jossa se purkaisi loput lastista Seven Sistersille.

2.4.2013 14:00 Alus ankkuroi Rotterdamin sataman alueella ja Antoi NOR:in sekä Seven Sistersille että Oil Majorille.

2.4.2013 22:00 Agentti lähetti sähköpostin, jonka mukaan terminal schedule oli muuttunut. Koska Oil Majorin tankit olivat täynnä alus siirtyisikin ensin RTM East terminaaliin, jossa se purkaisi Seven Sistersin lastin. Tämän jälkeen se siirtyisi odotusalueelle odottamaan purkausta Oil Majorille.

4.4.2013 15:00 alus nosti ankkurin ja siirtyi RTM East terminaaliin, jonne se laituroi 17:30.

5.4.2013 17:30 alus lopetti purkauksen ja antoi uuden NOR:in Oil Majorille.

5.4.2013 17:30 alus irroittautui laiturista ja siirtyi odotusalueelle, jossa se ankkuroi 18:40.

15.4.2013 10:00 alus nosti ankkurin ja siirtyi RTM West terminaaliin, johon se laituroi 11:40.

15.4.2013 23:00 irroitettiin lastausvarret.

10.2 Demurragevaade ja siihen liittyvät Oil Majorin väitteet

Demurragevaade; lasku, laskelma ja tukevat liitedokumentit lähetettiin Oil Majorille 11.6.2014. Laskelmassa 36 tunnin laytime on sopimuksen mukaisesti proratattu eli jaettu osalastien määrien suhteessa vastaanottajien kesken. Oil Majorille proratatuksi laytimiksi tuli 9 tuntia.

30.7.2013 Oil Major ilmoittaa havainneensa seuraavaa: Statement of factsin (SOF) mukaan alus oli lähettänyt toisen NOR:in 5.4.2013 17:30. Tätä ei kuitenkaan ollut lähetetty heille vaateen liitedokumenttien mukana. Oil Major pyytää lähettämään heille toisen NOR:in. Toinen NOR lähetettiin oil Majorille 30.7.2013.

31.7.2013 Oil Major ilmoittaa, että Oil Minorin vaaade on time barissa, sillä toinen NOR oli lähetetty heille vasta 30.7.2013, joka oli time bar lausekkeen 90 päivän aikarajaa myöhempi ajankohta. Lisäksi he ilmoittavat, että ensimmäinen, 2.4.2013 14:00 lähetetty NOR ei ollut validi, sillä Pallas purki ensimmäiseksi osalastin Seven Sistersille, eikä tästä syystä ollut sillä tavoin valmis purkamaan Oil Majorin lastia, että olisi voinut lähettää validin NOR:in Oil Majorille antaessaan ensimmäisen NOR:in.

10.3 Oil Majorin viittaamat oikeustapaukset sekä sopimuslausekkeet

Väitettä, jonka mukaan ensimmäinen NOR ei ollut validi tukee Oil Majorin mukaan tunnettu ennakkotapaus Mexico I. Oil Major lähettää tapausta koskevan kuvauksen väitteensä liitteeksi.

Time bar- väitettä tukee Oil Majorin mukaan tapaus The "Sabrewing", Waterfront Shipping Co. Ltd. v. Trafigura AG [2008] 1 Lloyd's Rep 286.

Kauppasopimuksen lauseke:

“If the nominated vessel is to discharge oil purchased by the Byer from the the Seller in addition to other cargoes at the same discharge port, but in different berths, then in addition to other cargoes at the same discharge port, but in different berths, then in addition

to...time allowed for discharging shall count: ...b) if the Buyers terminal not be the first terminal or berth for which the vessel commences to discharge, when the vessel tenders NOR for the Buyer's parcel and is clear from the previous berth."

tukee Oil Majorin mukaan väitettä, jonka mukaan aluksen tulee antaa heille toinen NOR purettuaan ensimmäisen osalastin. Tästä syystä, viitaten tapaukseen *The "Sabrewing"*, *Waterfront Shipping Co. Ltd. v. Trafigura AG* [2008] 1 Lloyd's Rep 286, se piti Oil Majorin mukaan lähettää myös liitedokumenttien mukana ennen time baria.

10.4 Soveltuuko Mexico I kyseessä olevaan tapaukseen ja oliko ensimmäinen NOR validi?

Mexico I liittyy kuivarahtialuksen tapaukseen, jossa Mexico I saapui Luandaan osalastinaan säkkeihin pakattua maissia, jonka päälle oli lastattu toinen osalasti. Alus antoi NOR:in maissilastille, vaikka maissilasti ei ollut purettavissa niin kauan, kun sen päällä oli toinen lasti. Maissilasti oli purettavissa vasta kaksi viikkoa NOR:in antamisen jälkeen. Maissin purkaminen alkoi puolestaan vasta noin kuukausi NOR:in antamisen jälkeen. Alus ei kuitenkaan koskaan antanut toista NOR:ia. Court of Appeal päätti, että laytime alkoi juosta vasta maissilastin purkauksen alettua, eikä NOR:ista koskaan tullut validia. (Schofield J. 2011, s.134-135)

Validia NOR:ia ei tuomioistuimen mukaan voitu antaa niin kauan, kun lastin päällä oli toinen osalasti (Davies D. 2006, s.329)

Vastaavanlainen overstowage-tapaus oli myös "Agios Stylianos". Tässä tapauksessa lannoitelasti ei ollut aluksen lastitiloissa saatavilla ennen kuin muu lasti oli purettu pois sen päältä. Tuomioistuin lausui tapauksen yhteydessä, että mikäli aluksella olisi ollut vain yhtä lastia saapuessaan purkaussatamaan, eikä mikään lasti olisi estänyt pääsyä lannoitelastille, olisi ensimmäinen NOR ollut validi (Davie D. 2006, s.329)

Davies katsoo myös, etteivät vastaavat tapaukset ole sovellettavissa parselitankkereihin, jotka voivat purkaa osalastejaan toisistaan riippumatta (Davies D. 2006, s.329).

Kyseessä olevat overstowage- tapaukset ja "Mexico I" liittyvät siis lastin saatavuuteen aluksen lastitiloissa teknisen valmiuden edellytyksenä, eivätkä täten ole sovellettavissa analogisesti homogeenista tuotelastia kuljettaneeseen Pallakseen.

Vastataan vastapuolen väitteeseen ”Mexico I”:n soveltuvuudesta seuraavasti yllämainittuine kirjallisuusliitteineen:

Mexico I: The case is not applicable to this case and is rarely applicable to liquid cargoes. In Mexico I, as you well know, the vessel was not ready to discharge dry cargo due to stowage of other receivers cargo over the cargo in question. Therefore the other cargo had to be discharged first before the vessel was ready. As a former tanker officer I cannot imagine how different oil product parcels would have been stowed over each other in a manner which could have hindered the vessel from discharging Statoil cargo in this case.

The attachment is from Donald Davies regarding multiple charters and Mexico I. Davies book confirms what has been already said. Please refer to a case / precedent where:

- (part) cargo is accessible on board
- receivers terminal is not ready
- NOR of readiness is otherwise valid (except terminal schedule)

Above facts are evident in this case.

Vastapuolen argumentoidessa, ettei Daviesin kommentti overtowage-tapausten soveltumattomuudesta parselitankkereihin ole sovellettavissa tapauksemme, sillä parselitankkerit kuljettavat osalasteja eri tankeissa, kun taas Pallas kuljetti homogeenista tuotelastia, vastataan seuraavasti:

You are absolutely correct. Since Mexico I and related cases are dealing only with multiple cargoes, they are truly not applicable to our case. It is clear that Davies referred to parcel tankers because the dry cargo cases handled are only applicable to cases where there are multiple cargoes on board. However since different parcels on board of parcel tankers are not stowed over each other, these dry cargo cases do not apply to parcel tankers.

In the attachment from Davies you will note that according to English law analogy of Mexico I and related cases is not applicable even to dry cargo carriers having the same cargo on board.

Huomautetaan myös vastapuolen väitteeseen siitä, ettei Pallas ollut kaupallisessa mielessä valmis purkamaan Oil Majorille, koska se purki ensin lastinsa Seven Sistersille:

There is no such thing as commercial readiness derived from terminal schedule or shore side arrangements as a prerequisite for a valid NOR. Please refer to any case where terminal schedule or similar shore side arrangement would have affected validity of a valid NOR. Apparently there are no such precedents since technical and legal readiness are always dealing with ships internal readiness.

Lisäksi viitataan NOR:in antamishetkellä vallinneeseen tilanteeseen sekä sopimuksen pro-rating-klausuuliin:

Further at the moment the vessel tendered first NOR vessel was planned to discharge first at RTM east / Oil Major. Please find attached mails from agent.

In addition the contract has a prorating clause XX according to which time shall be prorated before the first berth.

10.5 Oliko vaade time barissa, mikäli toista NOR:ia ei lähetetty Oil Majorille time bar-rajan sisällä

Sopimuksessa on time bar lauseke muotoa: Seller shall present any demurrage claim to Buyer within 90 days”.

Tarkistaessani asian puhelimitse Glen Wintersiltä, päädyn tulkintaan, jonka mukaan vaateen lähettäminen sopimuksen mukaisesti ei edellytä saatedokumenttien lähettämistä vaateen mukana (Glen Winters XX.XX.2014)

Väitettä tukee myös Yvonne Baatzin artikkeli, jossa viitataan lontoolaiseen arbitraatitapaukseen 26/92. Tapauksessa time bar- lauseke ei erityisesti edellyttänyt NOR:in lähettämistä vaateen lähettämisen yhteydessä. Lauseke oli muotoa: along with supporting documents (including but not limited to vessel time sheets signed by the ships agent and terminal time log).

Arbitraatitapauksen mukaisesti tapaus ei ollut time barissa, vaikka NOR:ia ei ollut lähetetty 90 päivän kuluessa aluksen purkauksesta. (Baatz Y. 2011, s.4)

Lisäksi on huomattava, että koska alus oli jo demurragella laituroidessaan ensimmäisen kerran, ei toisen NOR:in lähettäminen ole ilmeisesti enää tarpeen demurragen laskemiseksi ja vaatimiseksi (Schofield 2011, s.385-386). Käsitteet demurrage, joka on sopimussakko, ja laytime ovat erillisiä, eikä niitä tule sekoittaa keskenään tulkittaessa tai tehtäessä sopimuksia.

Vastapuolen vedotessa sopimuslausekkeeseen, joka vastapuolen tulkinnan mukaan edellyttää toisen NOR:in antamista ensimmäisen osalastin purkamisen jälkeen sekä tällöin myös toisen NOR:in lähettämistä saatedokumenttina, jotta vaade ei olisi time barissa, vastataan seuraavasti:

Regarding time bar: Only claim shall be presented. There are no express provisions for any supporting documents. That was intentionally agreed with Oil Major. If you read our general terms, you will note that using FOB, you will find quite different requirements. Almost always in this business you find provisions regarding documents in time bar clauses. We have intentionally taken a different approach for the purpose of protecting our interests.

You have referred to a time bar case "Sabrewing" where:

23. Charterers shall be discharged and released from all liability in respect of any claim for demurrage which Owners may have under this Charter unless a claim in writing has been presented to Charterers together with supporting documentation substantiating each and every constituent part of the claim within 90 days of the completion of discharge of the cargo carried hereunder."

We have no such provisions in our time bar clause. You are referring to a case which is not applicable. Please refer to case without any provisions regarding any other documents but the claim.

Please find references to recent cases attached.

In addition as the vessel was already on demurrage when she berthed first time, a second NOR is not required for the purposes of counting and claiming demurrage. Time allowed for discharge was already exhausted when the vessel waited for first berth. Please find also attachment from Schofield.

11. Johtopäätökset

Validin NOR:n lähettämiseen liittyy yhä tulkinnanvaraisia kysymyksiä, joista edes alan asiantuntijat eivät ole yksimielisiä. common law:n ennakkotapaukset eivät välttämättä mahdollista kaupallisesta näkökulmasta riittävän yksinkertaista tai yksiselitteistä tulkintaa niinkin arkipäiväiselle dokumentille, kuin NOR.

Koska aluksen saapuminen sataman alueelle on common lawn mukaan edellytyksenä validin NOR:in lähettämiseksi, eikä sataman alueen määrittely ole oikeudellisessa mielessä aina yksiselitteinen, on riskinhallintakeinona syytä käyttää WIPON-ehtoa käytettäessä portcharteria. Tällöin laivanomistaja ei joudu vastaamaan sataman rajojen ulkopuolella tapahtuneesta odotuksesta. Kaikki odotusalueet eivät sijaitse sataman alueella.

Jopa kysymys siitä, voiko alus antaa validin NOR:in liikkeessä on yhä osin tulkinnanvarainen. Implisiittinen tulkinta sekä vallitseva kauppatapa saattavat tukea tulkintaa, jonka mukaan NOR:in lähettäminen liikkeessä olisi sallittua. Englantilaisissa tuomioistuimissa esiintynyt argumentaatio sekä esimerkiksi arvostetun asiantuntija Schofieldin tulkinta asiasta puoltavat puolestaan vastakkaista näkökulmaa, jonka mukaan aluksen tulisi olla pysähtynyt antaessaan NOR:in. Koska asia on tulkinnanvarainen, eikä

sellaista korkean asteen ennakkotapausta, joka tukisi näkemystä siitä, että NOR:in voisi antaa liikkeessä, ole toistaiseksi olemassa, on suositeltavaa antaa aina NOR aluksen ankkuroidessa tai laituroidessa, vaikka aiemmin olisi jo annettu NOR aluksen ollessa liikkeessä.

Jotta pätemättömän tai mitättömän NOR:in taloudelliset seuraukset voitaisiin välttää, on suositeltavaa, että päällikkö lähettää useamman NOR:n peräkkäin, mikäli on syytä epäillä, että edeltävä NOR olisi jostain syystä pätemätön (Schofield J. 2005, s.142). Mikäli mahdollista, olisi toki sekä laivanomistajan että rahtaaajan kannalta optimaalista muotoilla NOR:ia ja laytimea käsittelevät ehdot yksiselitteisiksi ja helposti tulkittaviksi. Mikäli NOR:in lähettämistä koskevat ehdot ja lainsäädäntö ovat ajoittain niin vaikeaselkoisia, etteivät alan parhaat lainoppineetkaan ole niiden tulkinnasta yksimielisiä, ei aiheen täydellistä ymmärtämistä voi luonnollisesti odottaa alusten päälliköiltäkään. Usean NOR:in lähettäminen on tietysti toimiva riskinhallintakeino, mutta se kuluttaa myös byrokratian kanssa kamppailevien päälliköiden resursseja entisestään.

Parhaassa tapauksessa rahtaussopimusten NOR:ia käsittelevät ehdot on muokattu yksiselitteiseen ja helppotajuiseen muotoon. Vastaavasti sekä rahtaussopimusten että kauppasopimusten ehdot tulisi välittää aluksille yksiselitteisinä ja helppotajuisina matkaohjeiden mukana.

Laivanomistajan kannalta on suositeltavaa myös pyytää tai vaatia NOR:in hyväksyntää rahtaaajalta tai tämän edustajalta. Vastaavasti rahtaaajan tulisi ohjeistaa edustajiaan siitä, milloin NOR:in hyväksyntä on sallittua ja rahtaaajien valtuuttamien edustajien tulisi tiedostaa validin NOR:n lähettämiseen liittyvät edellytykset sekä common lawn että rahtaussopimuksen näkökulmasta.

Työ käytännöllinen osio oli monin tavoin opettava ja haastava työtehtävä, jossa demurragevaadetta tuli tarkastella useasta eri näkökulmasta huomioiden sopimuksen kokonaisvaltainen tulkinta. Lopputulos on toistaiseksi soittautunut halutun kaltaiseksi, sillä vastapuoli ei ole kyennyt löytämään tukea argumenteilleen, jotka vastapuoli on alun perin itsevarmasti esittänyt. Olen kuitenkin havainnut sopimuksesta kohdan ja sisäisen viitteen, jota en ole vielä argumentaatioissani käyttänyt hyväksi. Tämä on koettava virheeksi sopimuksen kokonaisvaltaisen tulkinnan kannalta. Toisaalta havaitsemani tulkintamahdollisuuden käyttö ei ole välttämättä tarpeen, sillä jo kehitetyt argumentit saattavat riittää vastapuolen argumenttien kumoamiseen. Toisaalta havaitut suosiolliset seikat on aina hyvä pitää mielessä ja muistissa vastaisen varalta.

Lähteet

- Baatz Y. (2007). Difficulties with the Commencement of Laytime, ASDEM 8th International Conference on Tanker Demurrage.
- Baatz Y. (2013). Update on time bars – the effect of recent court cases. ASDEM 11th International Conference on Tanker Demurrage.
- Clarke, D. (2011). The effect of A Vessels Readiness to Load or Discharge on the commencement of Laytime, ASDEM 10th International Conference on Tanker Demurrage.
- Cooke, J. & al. (2007). Voyage Charters, Informa, London.
- Davies, D. & al (2006). Commencement of Laytime, Informa, London.
- Edkins, M., Dunkley, R. (1998), Laytime and demurrage in the oil industry, London
- Ellis, J., F.Hare, J., Demurrage- A Practical Guide for Tanker, Intertanko 1998
- EU; http://ec.europa.eu/civiljustice/org_justice/org_justice_eng_fi.htm, Uusin päivitys: 19-08-2004.
- Falkanger, T., Bull, H.J. (2004). Införing i Sjörett, Oslo.
- Heikinheimo M. Keskustelu 2008.
- LMLN 275, Loyds Maritime Newsletter, 5 May 1990.
- Repsol (2002), General Terms and Conditions for Sales and Purchases of Crude Oil and Petroleum Products.
- Schofield, J. (2005). Laytime and Demurrage, Informa London.
- Schofield, J.(2011). Laytime and Demurrage, Informa London.
- Smith, K, Keenan, D.(1994). English Law, Pitman Publishing Ltd,
- Summerskill, M., B.(1989). Laytime, Stevens & Sons Ltd, London.
- Intertanko (2008). Tanker Chartering Questions & Answers, Intertanko.
- Tiberg, H.(1971). The Law of Demurrage, Ahlqvist & Wiksell, Stockholm.
- Walker, R.J.(1980). The English Legal System, Butterworths, London
- Winter, G. Puhelinkeskustelu 20.10.2014.
- Williams H. (2001). A Guide to Tanker Charters, Intertanko .
- Wisdom M. (2003). Notice of Readiness – The Findings of the Oil Industry Working Group, ASDEM 6bth International Conference on Tanker Demurrage.

NORIN LÄHETTÄMINEN - Liite 1

